

TRABAJO FIN DE GRADO

UNIVERSIDAD DE ALMERIA

FACULTAD DE DERECHO

“Robo y tráfico internacional
de vehículos”

Curso 2016/2017

Alumno: Luis José Columna Hidalgo

Directora: Fátima Pérez Ferrer

Almería, junio de 2017.



ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	3
II. SUPUESTO DE HECHO OBJETO DE ESTUDIO	6
III. SITUACIÓN CONCRETA EN ALMERÍA DEL ROBO Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS.	8
IV. ANÁLISIS DE LOS TIPOS DELICTIVOS	10
1. Delito de robo y hurto.....	10
1.1 Tipo básico y agravado.	10
1.2 Bien jurídico protegido	18
1.3 Objeto y conducta típica	19
1.4 Sujetos, formas imperfectas de ejecución y participación	20
1.5 Elemento subjetivo.....	21
2. Delito de falsedad.....	21
2.1 Falsedad cometida por particular.....	21
2.2 Concepto y tipos de documento	22
2.3 Falsedad de uso	24
2.4 Bien jurídico protegido	25
2.5 Sujetos y conducta típica	25
3. Delito de receptación.....	25
3.1 Tipo básico.....	25
3.2 Tipo subjetivo	26
3.3 Bien jurídico protegido	28
3.4 Sujetos, objeto y conducta típica	28
3.5 El problema del enjuiciamiento del delito de receptación en España.....	29
4. Delito de blanqueo de capitales.....	30
4.1 Regulación penal.....	30
4.2 Bien jurídico protegido	31
4.3 Conducta típica	32
4.4 Calificación del delito en España.....	32
5. Delito de contrabando.....	33
5.1 Evolución legislativa y últimas modificaciones	34
5.2 Bien jurídico protegido.	35
5.3 Sujetos y objeto material del delito.....	36
5.4 Penalidad.....	37
V. INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS	37
1. Introducción	37
2. Fases de la investigación	38
2.1 Introducción	38
2.2 Fase prejudicial	39
2.3 Fase judicial	40
VI. ACTUACIONES DE LOS CUERPOS Y FUERZAS DE SEGURIDAD PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS SUSTRÁIDOS.	42
1. Actuaciones preventivas.	43

2. Procedimiento.....	44
VII. CONCLUSIONES	46
VIII. BIBLIOGRAFÍA.....	50

I. INTRODUCCIÓN

El robo de vehículos es una actividad delictiva con un alto nivel de organización que afecta a todas las regiones del mundo y está claramente vinculado con la delincuencia organizada y el terrorismo.

El robo de vehículos no siempre es un fin en sí mismo, ya que los automóviles robados también son objeto de tráfico para financiar otros delitos, o pueden utilizarse para transportar drogas o artefactos explosivos, o perpetrar otras actividades delictivas.

El problema del robo y tráfico de vehículos apareció en España hace algunas décadas aproximadamente y, por fortuna, en la actualidad ha disminuido de forma considerable¹.

La agencia internacional INTERPOL, mediante su base de datos, constituye una herramienta fundamental para combatir el robo y tráfico internacional de vehículos. Dicho instrumento permite a la policía de los países miembros cotejar la información sobre un vehículo sospechoso y averiguar al instante si efectivamente se trata de un vehículo objeto de una denuncia de robo².

Una base de datos internacional de esta magnitud y características resulta fundamental, ya que a menudo el tráfico de vehículos se realiza a través de diversas fronteras nacionales y, en ocasiones, dichos vehículos acaban a miles de kilómetros del lugar donde fueron robados.

Tres son los supuestos en los que nos podemos encontrar principalmente en el ámbito de la Unión Europea y que se dan con la misma frecuencia.

El primero es el robo de un vehículo en un país, normalmente de la Unión Europea, para llevarlo a otro país también integrante de la comunidad, donde se procede, tras la realización de las necesarias transformaciones, a su venta a una tercera persona.

El segundo, también muy frecuente, va más allá, pues supone que el vehículo robado, sale ilegalmente del territorio aduanero de la Unión Europea, para su traslado y

¹ Vid. <http://www.interviu.es/reportajes/articulos/donde-van-los-coches-robados>

² Vid. Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos.

venta posterior en un país africano. Habitualmente el traslado se produce hacia países como Marruecos o Argelia.

La ciudad de Almería, situada geográficamente al sur de España, es la frontera aduanera de este país y, por tanto, de la Unión Europea con los países del norte de África, donde a finales de los años Noventa y primeros de este siglo, era muy frecuente la detención y enjuiciamiento de delitos por tráfico internacional de vehículos robados en otros países, generalmente Francia, Bélgica e Italia.

Estas conductas, en las que se sustrae un vehículo de un país, con la intención de trasladarlo a otro, pueden ser constitutivas, al menos en principio, de un delito de robo del propio turismo; de un delito de receptación de aquellas personas que no participan en el robo pero auxilian a quienes lo hacen o se aprovechan de dicho robo; de un delito de falsedad por la modificación y alteración que se hace en la documentación del turismo para esa posterior venta o por el uso de esa documentación por persona distinta de quien la haya realizado y; por último, también nos podríamos encontrar ante un delito de contrabando, y así se ha condenado en algunas ocasiones cuando se intenta trasladar el vehículo robado fuera de la Unión Europea.

El tercero de los casos, cada vez más común en el territorio español, tiene lugar cuando la sustracción del vehículo se produce en territorio español, con la intención de venderlo en otro país, ya sea de la Unión Europea o de África.

La EUROPOL, agencia encargada de la investigación de estos delitos, señala la existencia de dos rutas para la salida de los vehículos robados en Europa y con terceros países, que son:

- La “Ruta del Este”, con destino principal a Rusia o a otros países de la ya extinta URSS, también hacia Bulgaria, Polonia y República Checa, realizándose su salida desde fronteras exteriores Schengen, como Austria, Alemania, Holanda o Italia.
- La “Ruta del Sur”, con salida hacia países africanos, lo que se hace por puertos españoles, normalmente Almería y Ceuta.

Las autoridades policiales de Reino Unido señalan también la existencia de una tercera ruta, la cual podríamos denominar de “Oriente Medio”, en la que solo se roban

vehículos de alta gama con destino al puerto de Dubái, donde se embarcan hacia el sur de Asia y el Medio Oriente³.

En el “modus operandi”, destaca el aumento de robo de vehículos en chalets unifamiliares, conocido también como “*car home jacking*”, cuando están sus moradores en el interior, acción que siempre se realiza en grupo, el cual emplea un alto grado de violencia. Mediante esta técnica, los ladrones entran en la vivienda por alguna ventana o puerta y, una vez dentro, obligan a sus moradores a entregar la llave del vehículo y abrir la puerta del garaje pudiendo así escapar con él.

También ha aumentado el robo con violencia que se realiza al conductor que utiliza el vehículo o “*car jacking*”, ya que los sofisticados sistemas de seguridad que emplean los vehículos de alta gama hacen bastante más difícil el tradicional robo con fuerza, previa fractura de una puerta o ventana, o bien mediante la utilización de una llave falsa. La dificultad a la hora de arrancar un vehículo de alta gama sin la utilización de su llave, hace que los ladrones tengan que atracar a la persona para poder obtener las llaves de éste. En este caso concreto, y a diferencia del anterior, el robo no se produce en la vivienda de los propietarios del vehículo, sino en un lugar público, pero a la vez discreto como aparcamientos públicos, de centros comerciales o calles pocas transitadas. La detención de los culpables supone un plus de dificultad puesto que suelen ocultar su rostro al cometer el delito.

Una vez sustraídos los vehículos, las principales conductas para las que éstos son utilizados se concretan, según fuentes de la Guardia Civil, en las siguientes:

- La sustracción del vehículo y modificación del Número de Identificación del Vehículo (VIN) para, una vez amparado con documentación falsificada o duplicada, proceder a su venta en terceros países una vez matriculados en su nuevo destino.
- La sustracción del vehículo para su posterior despiece y venta por piezas, bien sea para la sustitución de otras con iguales o similares características, o para la reconstrucción de vehículos siniestrados utilizando para ello dichas piezas.

³ Vid. <http://www.autofacil.es/usuario/2014/05/30/roban-coche-luego/18965.html>

- La estafa en la venta de vehículos, los cuales, una vez matriculados en el país de destino, son denunciados como sustraídos en el país de origen.
- La no devolución del vehículo alquilado cuando finaliza el contrato de alquiler, generalmente amparado éste con documentación falsa, habiendo sido vendido en países externos a la Unión Europea.
- El robo de vehículos para la comisión de otros actos delictivos, tales como tráfico de drogas o alunizaje⁴.

II. SUPUESTO DE HECHO OBJETO DE ESTUDIO

El supuesto de hecho objeto concreto de nuestro estudio del que partimos es el siguiente: la detención en la aduana de Almería de una persona conduciendo un vehículo que ha sido sustraído en algún país de Europa y que pretende embarcar hacia Marruecos en alguno de los buques que diariamente parten desde el puerto de Almería hacia este Estado. Normalmente, el vehículo tiene cambiados sus documentos identificativos, como placa de matrícula, número de bastidor, permiso de circulación, etc. E igualmente es frecuente que su valor sea superior a los 18.030,36 €, pues en la mayoría de los casos son vehículos de alta gama y seminuevos⁵.

Con relación al lugar donde estas personas reciben tales vehículos, aun pudiendo existir variedad de supuestos, generalmente es en territorio extranjero, bien del país originario del vehículo u otro, ya que en ocasiones el vehículo presenta una nacionalidad, y su matrícula, falsa, otra distinta.

Con relación al móvil de tal conducta, respecto de la persona que se detiene con el vehículo en Almería, hay que presumir que sea económico, es decir, una persona que recibe una cantidad de dinero por sacar tal vehículo del territorio comunitario y que no lo ha comprado para sí, pues generalmente no pueden acreditar la adquisición legal de tal vehículo y mucho menos la forma de pago.

⁴ Vid. Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos, págs.: 1-2.

⁵ PÉREZ FERNÁNDEZ, Eusebio. *¿A dónde van a para los vehículos robados?* En XYZ Diario, 13/12/2015. Enlace web: <http://xyzdiario.com/andalucia/donde-van-parar-los-vehiculos-robados/>

La incidencia que tales conductas tienen en la provincia de Almería, en base a los datos suministrados por la Sección del Puerto de la comandancia de la Guardia Civil de Almería, queda reflejada en el siguiente cuadro:

Año	Nº atestados	Turismos recuperados	Motocicletas recuperadas	Detenidos	Valoración vehículos recuperados
2001	25	21	7	30	381.642€
2002	57	55	4	61	1.124.680€
2003	112	109	9	99	2.365.781€
2004	117	98	73	126	2.161.016€

Año	Almería	Algeciras	Málaga	Motril	Tarifa	Total
2014	33	65	0	23	49	170
2015	20	38	1	17	78	154
2016	16	50	4	11	47	128

⁶

A través de estos gráficos podemos observar el número de incidencias, incluyendo robos, detenciones y recuperaciones de vehículos que tuvieron lugar en la ciudad de Almería entre los años 2001 y 2006.

Y, a continuación, las siguientes dos gráficas nos ofrecen la situación actual en cifras del problema del robo de vehículos en España actualizado al año 2015 y clasificado en Comunidades y Ciudades Autónomas y, posteriormente, en provincias.

⁶ Datos suministrados por la Guardia Civil de Almería.



7

En este hecho delictivo, al ser sorprendido y detenido en Almería el conductor del vehículo y aprehendido éste, se califican los hechos por la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Almería como constitutivos de los delitos de receptación, uso de documento falso (en los casos en los que se hubiera falsificado algún documento) y contrabando cuando el valor del vehículo superaba los 18.030,36 € antes mencionados.

III. SITUACIÓN CONCRETA EN ALMERÍA DEL ROBO Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS.

Pese al descenso que, en términos generales, se ha producido dentro de las fronteras españolas en cuanto al delito de robo de vehículos, Almería se encuentra en una situación opuesta.

El aumento del robo de vehículos en la provincia de Almería no ha sido un hecho aislado, sino que ha contribuido a un incremento general de la criminalidad en toda la provincia desde el primer cuatrimestre de 2016. Los ámbitos en los que más ha

⁷ Vid. Anuario Estadístico del Ministerio del Interior, Secretaría de Estado de Interior, 2015.

influido este incremento en la sustracción de vehículos han sido en los llamados “delitos de sangre”, robos en viviendas y, como no, en el problema del narcotráfico.

Los delitos y delitos leves registrados por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en la provincia de Almería durante el año 2016 son levemente superiores a los contabilizados el año anterior. En concreto, el territorio almeriense ha sufrido un total de 7.664 delitos frente a los 7.504 registrados en 2015, lo que supone el 2,1% de la delincuencia. Estos datos dejan a Almería como la provincia andaluza donde más ha crecido la criminalidad durante el periodo analizado, mientras que la media de delitos y delitos leves registrados en el conjunto de la comunidad autónoma muestran un descenso un descenso del 5,6% de la delincuencia⁸.

Detrás de estos datos facilitados por el Ministerio del Interior se encuentran varias claves fundamentales. A pesar de que las cifras sobre delincuencia en Almería han mantenido un ascenso generalizado en la mayoría de las tipologías penales durante el año 2016, dicha subida de la criminalidad es especialmente relevante en el cómputo obtenido en torno a la sustracción de vehículos a motor y tráfico de drogas.

El primero de los delitos, referido al robo de vehículos a motor, continuó manifestando una tendencia ascendente en el año 2016 respecto del año anterior, cuando esta tipología se elevó un 11,3% respecto a las cifras obtenidas a lo largo de 2014. La mayoría de estos hechos están relacionados con la sustracción de ciclomotores.

Esta tendencia también se repite a la hora de analizar el número de operaciones dirigidas a luchar contra el tráfico de estupefacientes. Almería sigue estando a la cabeza de España en actuaciones antidroga por delante de provincias como Málaga, Cádiz u otras de la Comunidad Autónoma de Galicia.

La posición geográfica de Almería, marcada por su cercanía con el norte de África, no solo convierten a esta provincia, como se dijo en el apartado anterior, en el lugar idóneo para proceder al tráfico internacional de vehículos robados, sino también para llevar a cabo actividades delictivas relacionadas con el tráfico de drogas que se

⁸ Vid. Anuario estadístico del Ministerio del Interior, Secretaria de Estado del Interior, 2017.

sirven, en numerosas ocasiones, de la utilidad de estos vehículos robados para conseguir sus fines⁹.

IV. ANÁLISIS DE LOS TIPOS DELICTIVOS

1. Delito de robo y hurto

1.1 Tipo básico y agravado.

Su origen se encuentra en la Ley del automóvil de 9 de mayo de 1950 y se introduce por primera vez en el Código Penal con esta misma rúbrica (*“del robo y hurto de uso de vehículos”*). Por la Ley de 8 de abril de 1967, de reforma del Código Penal, se cambia la rúbrica del capítulo por la de *“utilización ilegítima de vehículos de motor ajenos”*, que perdura hasta que la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, retoma su nomenclatura original. La figura básica de este capítulo es el hurto de uso, debiendo haberse rubricado –en atención a la secuenciación que establece el Código Penal de 1995 en los capítulos anteriores– *“del robo y hurto de uso de vehículos”*¹⁰. El precepto ha sido objeto de reformas de distinto alcance, por las Leyes Orgánicas 11/2003, de 29 de septiembre (que incorporaba el delito de hurto de uso de vehículos habitual), 15/2003, de 25 de noviembre (que incluía, junto a la conducta típica de la sustracción, la de utilización del vehículo), y 1/2015, de 30 de marzo (que da lugar a la redacción vigente).

Así, tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, el artículo 244 CP queda de esta forma:

“1. El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días o multa de dos a doce meses, si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta

⁹ FERNÁNDEZ GAVILÁN, Francisco. *La delincuencia repunta por el robo de vehículos y el tráfico de droga*. En *Ideal.es*, 24/05/2016. Enlace web: <http://www.ideal.es/almeria/201605/24/delincuencia-repunta-robo-vehiculos-20160524004519-v.html>

¹⁰ BENÍTEZ ORTUZAR, Ignacio Francisco. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (IV)”, págs.: 481-482; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016 y SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013, págs.: 19 y ss.

pueda ser igual o superior a la que correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo.

2. Si el hecho se ejecutare empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su mitad superior.

3. De no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho como hurto o robo en sus respectivos casos.

4. Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del artículo 242”.

Las distintas figuras delictivas que se encuentran tipificadas en artículo 244 CP pueden sistematizarse del siguiente modo:

- Delito de hurto de uso (sustracción o utilización no autorizada) de vehículos a motor o ciclomotores ajenos (artículo 244.1 CP).
- Delito de robo con fuerza en las cosas de uso o (sustracción o utilización no autorizada, empleando fuerza en las cosas) de vehículos a motor o ciclomotores (artículo 244.2 CP).
- Remisión al delito de hurto o de robo con fuerza en las cosas, si el vehículo a motor o ciclomotor no se devuelve en el plazo de 48 horas (artículo 244.3 CP).
- Robo de uso con violencia o intimidación en las personas (sustracción o utilización no autorizada, empleando violencia o intimidación en las personas) de vehículos a motor o ciclomotores con violencia e intimidación (artículo 244.4 CP)¹¹, como se aprecia en la Sentencia del Tribunal Supremo 1165/1999 de 16 de julio, en la que el acusado sustrae previamente el bolso de la dueña del vehículo en el cual se encuentra la llave de éste: *“la testigo a quien el bolso fue arrebatado, pues en el juicio oral, no dijo que hubiera dejado ya su bolso en la parte trasera del automóvil y que de ella lo tomara el acusado, sino que «una persona, por detrás, le tiró del bolso» y, a preguntas del Letrado de la defensa, explicó que «estaba dejando el bolso en el asiento trasero» , manifestaciones ambas que permiten comprender que,*

¹¹ BENÍTEZ ORTUZAR, Ignacio Francisco. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (IV)”, pág.: 482; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016.

para acoger la versión de los hechos que en la sentencia recurrida se expresan, contó el Tribunal sentenciador con elementos probatorios suficientes, y bastantes para entender correctamente desvirtuada la presunción de inocencia que protegía inicialmente al acusado”¹².

Elemento esencial del apartado primero del art. 244 es la ausencia de ánimo de lucro existente en el autor del hecho. Mientras que en los casos de robo y hurto se persigue la finalidad lucrativa del autor, en el delito de uso de vehículos se castiga el simple uso del automóvil sin el consentimiento o la autorización del propietario. Estaremos ante este tipo delictivo cuando el delincuente tome el vehículo con la intención de usarlo, pero no de apropiárselo, ya que, de ser así, estaríamos ante un robo o un hurto, dependiendo de si para obtener el vehículo, el acusado empleó violencia, caso del robo, o no la empleó, dando lugar a un hurto¹³.

Otro supuesto lo encontramos en la sentencia de la Audiencia Provincial de León 477/2012 de 19 de julio, en este caso estamos en concurso con un delito de homicidio, en el que los autores, conocedores la profesión de joyera de la víctima, concertaron una cita con ella y la abordaron estando ésta junto a su vehículo con el fin de robarlas, para lo cual tuvieron que cometer el homicidio de la propietaria, utilizando posteriormente el vehículo de ésta y en el que se encontraban las joyas para desplazarse a otro lugar donde ocultar el cadáver y poder huir, abandonando el vehículo en otro lugar diferente y antes del haber transcurridas 48 horas, no obstante, no llegó a pronunciarse el tribunal del delito de robo de uso de vehículo que solicitaba la acusación particular debido al siguiente fundamento: *“Por la acusación particular se formula imputación separada de un delito de robo de uso de vehículo previsto y penado en el artículo 244 del código penal , por la utilización que los acusados realizaron sin autorización del vehículo de la víctima. Estima sin embargo la sala, de acuerdo con lo manifestado por el ministerio fiscal, que la utilización del referido vehículo para transportar el cadáver de la víctima y deshacerse de él, no responde a un propósito de utilización del vehículo que deba ser penado de forma autónoma, sino que se integra en la progresión delictiva del robo violento formando parte de la fase de su agotamiento, no debiendo por ello ser penado por separado”¹⁴.*

¹² Vid. STS 1165/1999, de 16 de julio, (RJ 1999/6185).

¹³ Vid. <http://portaley.com/2013/06/el-delito-de-robo-y-hurto-de-uso-de-vehiculos/>

¹⁴ Vid. SAP de León 477/2012, de 19 de julio, (ARP 2012/798).

Pero, el caso más típico lo encontramos en la sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya 169/2012 de 1 de marzo, en esta sentencia, además, estamos ante un delito de falsedad, el acusado, sustrajo con fuerza un vehículo aparcado en la calle, al cual, quitó las matrículas que llevaba y tras sustituirlas por las placas del vehículo de su madre, el cual coincidía en marca y modelo con el vehículo robado, se dirigió a una gasolinera cuya puerta golpeo con el vehículo para así acceder a ella y cometer el robo de ésta, una vez cumplido su objetivo, el acusado, sin pasar 48 horas de su robo, abandonó el vehículo estacionándolo en un lugar distinto al que lo había robado, en este caso, el tribunal condenó por un robo de uso con fuerza en las cosas, ya que el acusado tuvo que emplear ésta para acceder al vehículo que se encontraba cerrado estacionado en la calle: *“Con respecto al delito de falsificación de placa de matrícula del vehículo SEAT Toledo, matrícula Bilbao QA-....-QR , mediante la sustitución de las mismas por las placas del vehículo de la misma marca y modelo propiedad de su madre, que en esas fechas se encontraba en prisión, partiendo de la base de que el primer vehículo fue sustraído durante la tarde del día 15 de abril de 2010 y que el recurrente fue visto conduciendo el mismo tres días después, la defensa pretende convencernos de que cualquiera de sus familiares pudo cometer este delito, si bien a lo largo de la instrucción de la causa y durante el juicio el acusado no ha explicado ni concretado, con una mínima credibilidad persistencia y verosimilitud, cuál de estas personas pudo haberlo cometido, a lo cual se une la extrañeza de la sentencia de instancia de que no le llamará la atención que dicho vehículo, no siendo el de su madre, tenía, precisamente, la matrícula del mismo, ni que tampoco le llamara la atención los múltiples signos de fuerza claramente visibles para cualquiera, pues estaba fracturado el cristal de la puerta delantera izquierda, tenía hecho el puente en el sistema de arranque, indicios asimismo que le llevan, lógicamente, a la magistrada de instancia, en relación con lo que posteriormente se va decir, para inferir, sin otra posibilidad alternativa, que el acusado no sustrajo el mismo, pero sí lo utilizó ilegítimamente sin el consentimiento de su dueño con conocimiento de su origen delictivo”*¹⁵.

Un doble supuesto encontramos en la STS 630/2000 de 10 de abril, en la cual, los dos acusados cometen primero un delito de robo con fuerza al romper la cerradura de la puerta del vehículo para acceder a él, y en segundo lugar cometen un delito de violencia al lesionar al hijo del propietario cuando éste trababa de impedir la fuga,

¹⁵ Vid. SAP de Vizcaya 169/2012, de 1 de marzo, (JUR 2012/188654).

acelerando el automóvil y provocando la colisión de éste y, por ende, del hijo del propietario que había sido arrastrado enganchado al vehículo hasta un árbol: *“los hechos declarados probados en la Sentencia recurrida nos presentan una sustracción inacabada de un vehículo de motor realizada en dos fases que, a efectos jurídico-penales, pueden y deben ser deslindadas: en la primera los dos acusados, tras forzar la cerradura de una de las puertas, ocupan un vehículo; en la segunda, el acusado que se ha hecho cargo de los mandos acelera para escapar en el momento en que el hijo del propietario del vehículo intenta evitarlo abriendo la puerta que está junto al conductor, produciéndose la colisión contra un pino y resultando aquél lesionado. Se empezó, pues, a realizar por ambos acusados una sustracción con fuerza en las cosas, empleándose finalmente violencia sólo por uno de ellos, toda vez que la aceleración del vehículo únicamente puede ser imputada al que, por ocupar el asiento del conductor, podía acelerar. Despejado este problema, hemos de ver qué clase de violencia concurrió en la segunda fase de los hechos. Violencia comporta, sin duda alguna, el hecho de acelerar la marcha cuando una persona, tras abrir la puerta del vehículo, intenta detener al conductor. Si dicha persona resulta lesionada como consecuencia de la brusca maniobra realizada por quien antepone su decisión de sustraer el vehículo al riesgo que crea para aquélla, la lesión debe ser imputada al conductor, no a título de culpa sino de dolo, siquiera sea eventual. Nos encontramos, en consecuencia, ante un hecho complejo, dividido en dos momentos claramente definidos, que obliga a romper el título de imputación para que la responsabilidad de cada acusado esté de acuerdo con su grado de culpabilidad, de suerte que el acusado Javier V. M., que sólo intervino en la ocupación del vehículo mediante la fractura de una cerradura, debe ser considerado autor responsable de un delito de robo de uso de vehículo de motor mediante empleo de fuerza en las cosas, y el acusado José P. F., que también participó en la inicial ocupación, debe ser considerado autor responsable de un delito de robo de uso de vehículo de motor con violencia –en el que está consumido el robo con fuerza en las cosas– y de un delito de lesiones dolosas causadas con ocasión del robo. A lo que se debe añadir que el robo de uso, por causas ajenas a la voluntad de sus autores, no llegó a consumarse técnicamente porque éstos no tuvieron en momento alguno la disponibilidad del vehículo, ni propiamente lo utilizaron, al haber sido sorprendidos*

por el propietario y su hijo antes de salir del lugar en que el mismo se encontraba estacionado”¹⁶.

Por su parte, en la STS 36/2001 de 17 de enero, el acusado, después de robar con fuerza un vehículo utilizando una ganzúa para acceder a él, acometió en varias ocasiones contra los vehículos policiales que lo persiguieron tras darse a la fuga en un control policial, iniciándose una persecución a gran velocidad e incumpliendo la señalización que encontraba a su paso, poniendo en riesgo la vida de los agentes que le perseguían, motivo por el que fue condenado, además de por un delito de robo de uso de vehículo, por otro delito de atentado contra la autoridad: *“el acusado empleó un medio integrado en el concepto de fuerza típica, como la ganzúa, para tomar una cosa mueble ajena, un vehículo a motor. En los términos de la STS 243/1999, de 15 de febrero (RJ 1999, 1919) y las que en ella se citan, la nueva redacción de la conducta típica del delito de robo y hurto de uso la autoría queda limitada a quienes realizan la conducta típica. Al sustituir en el tipo penal el verbo rector de la conducta de «utilizar» por «sustraer» quedan fuera de la autoría quienes disfrutan del vehículo aun a sabiendas de su sustracción por otro. No es este el supuesto del relato fáctico en el que se declara que el acusado con una ganzúa que introdujo en el sistema de arranque accionó el vehículo y lo condujo, en definitiva, tomó con un elemento integrado en el concepto de fuerza típica un bien mueble ajeno sin la voluntad de su dueño. En el fallo declaró el tribunal: “Que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de Ley interpuesto por la representación del acusado Vicente M. C., contra la sentencia dictada el día 24 de marzo de mil novecientos noventa y nueve por la Audiencia Provincial de Madrid, en la causa seguida contra el mismo, por delito robo de uso de vehículo de motor, atentado y daños”¹⁷.*

Desde una perspectiva estricta del delito de robo, sólo se considerará fuerza típica en las cosas del delito de robo con fuerza la que se ejecute para acceder al lugar donde el vehículo se encuentre o para abandonarlo¹⁸. La Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz de 21 de octubre de 2008 no habla de robo con fuerza ya que el

¹⁶ Vid. STS 630/2000, de 10 de abril, (RJ 2000/2690).

¹⁷ Vid. STS 36/2001, de 17 de enero, (RJ 2001/18).

¹⁸ PÉREZ MANZANO, Mercedes. *Autoría y participación imprudente en el Código Penal de 1995*. Civitas, Madrid, 1999.

vehículo se encontraba estacionado en la vía pública no siendo necesario por el acusado el empleo de fuerza para llegar hasta él¹⁹.

Procediendo a analizar el segundo apartado del art. 244, SUÁREZ LÓPEZ y diversa jurisprudencia del Tribunal Supremo ofrecen la concepción más flexible del precepto, considerando como fuerza típica del art. 244.2 CP la ejercida directamente sobre el vehículo, forzando la cerradura o rompiendo alguna ventanilla con el fin de acceder a él, pero no la ejercida para ponerlo en marcha realizando, por ejemplo, un puente²⁰.

Una interpretación aún más flexible extendería el uso de la fuerza también a la que se ejerce directamente sobre el vehículo, lo que parece más coherente con el sentir global del artículo 244 CP; si bien, por fuerza siempre deberá ser considerado exclusivamente lo que establece el artículo 238 CP a efectos del robo con fuerza en las cosas, de tal modo que, por ejemplo, hacer un puente en un vehículo con las puertas abiertas no sería considerado fuerza por no emplearse ésta directamente sobre el vehículo, ya que el puente no entra dentro de ninguna de las modalidades de fuerza del artículo 238 CP²¹. La sentencia del tribunal supremo de 19 de octubre de 2000 establece que nunca podrá hablarse de robo con fuerza cuando el acusado consiguiera huir con el vehículo aprovechando que éste se encontraba estacionado con la llave puesta en el contacto teniendo el detenido únicamente que entrar y arrancar el vehículo para marcharse con él del lugar donde se encontraba aparcado²².

Por último, en ocasiones, el robo o hurto de uso puede llevarse a cabo con fines tan devastadores como los recogidos en la SAN 19/2017, de 3 de mayo, en la cual se cometió un delito de robo de uso de vehículo con fines terroristas. Según los hechos *“el día 3 de diciembre de 2008, en ejecución del plan preconcebido por todos ellos, dos de los integrantes del comando al que pertenecían Pelayo, Eugenio, y Rómulo, sobre las 10.10 horas en el parking denominado Attola, próximo al Punto Kilométrico 10,400 de la carretera GI-3210, se acercaron al vehículo marca Alfa Romeo, matrícula LYV, que su propietario el testigo protegido con número cautelar NUM004 acababa de*

¹⁹ Vid. SAP de Cádiz 331/2008, de 21 de octubre, (JUR 2009/64975).

²⁰ SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013 págs.: 175 y ss.

²¹ ARROYO DE LAS HERAS, Alfonso. *El hurto, el robo y hurto de uso de vehículos*. Aranzadi, 1998.

²² Vid. STS 1589/2000, de 19 de octubre, (RJ 2000/8786).

aparcar porque se disponía a hacer una excursión por un monte cercano. Los integrantes del comando amenazaron al testigo protegido con un arma de fuego, encañonándole, le dijeron que pertenecían a ETA y le hicieron salir del coche agarrándole por un brazo. Para impedirle la visión le colocaron unas gafas tipo solárium y para que no oyera le pusieron unos auriculares tipo botón, con música. Acto seguido le ataron las manos con una brida de plástico y le obligaron a colocarse en la parte trasera de su vehículo que uno de los asaltantes condujo hasta un lugar situado a unos 10 minutos de trayecto, en las proximidades del PK 2,300 de la misma carretera, en el barrio de Itziar de la localidad de Deba, Guipúzcoa, donde esperaba Rómulo con los otros integrantes del comando. En ese lugar, introdujeron al testigo protegido a punta de pistola en el coche Volvo que Ángel Jesús había dejado a Eugenio quedando custodiado en todo momento por Rómulo y otro miembro del comando. A continuación, mientras que el testigo protegido se encontraba retenido en el interior del Volvo, al menos dos integrantes del comando, en el vehículo Alfa Romeo que habían sustraído al testigo protegido, se dirigieron a la localidad de Azpeitia por la carretera que va de Itziar a Azkoitia. Una vez allí se apostaron frente al número 25 de la Avenida Loilako Inazio, entre el restaurante "Kiruri" y las oficinas de la empresa "Altuna y Uría" en la que trabajaba D. Baltasar. Sobre las 13:04 avistaron al señor Baltasar y en el momento en el que éste acababa de introducirse en su vehículo, un Volkswagen Tuareg, matrícula RYT, se le acercó uno de los integrantes del comando y le disparó a bocajarro tres disparos con una pistola semiautomática del calibre 9mm. Acto seguido, el autor de los hechos se introdujo en el asiento del copiloto el vehículo Alfa Romeo, en el que le esperaban otro u otros integrantes del comando dándose a la fuga con dicho automóvil". En cuanto al fundamento jurídico, el tribunal consideró que "son constitutivos de un delito de robo de vehículo de motor intimidatorio con fines terroristas del art 244.4 en relación con el art 242.2 y 3 en relación con el art 574 del Código Penal. En efecto, se produjo un apoderamiento de un bien ajeno, el vehículo del testigo protegido, con intimidación -amenaza con una pistola- que no fue devuelto ya que fue destruido por quienes lo sustrajeron. La finalidad terrorista de la acción determina la aplicación del art 574 del Código Penal [...] en lo que respecta al delito de robo de vehículo de motor intimidatorio con fines terroristas del art 244.4 en relación con el art 242.1 y 3 y con el art. 574 del Código Penal, a la pena de dos a cinco años prevista de prisión debe imponerse en la mitad superior de su mitad superior, por el juego de las agravantes, pareciendo adecuada la solicitada por las

acusaciones de cuatro años y seis meses de prisión”. Finalmente, el tribunal falló del siguiente modo en lo que a nuestro tema interesa: “*CONDENAMOS a Eugenio y a Pelayo, como autores de los siguientes delitos: [...]un delito de robo de vehículo de motor con fines terroristas a la pena de cuatro años y seis meses de prisión, con la accesoria de privación del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena*”.²³

1.2 Bien jurídico protegido

Para FONTÁN TIRADO, lo protegido es el derecho de uso inmediato del vehículo inherente al dominio, aunque en la actualidad, parece que prevalece, tanto en doctrina como en jurisprudencia, la opinión de que es la propiedad, el patrimonio en sentido jurídico-penal, el bien jurídico protegido²⁴.

BENÍTEZ ORTÚZAR, por su parte, opta por desglosar el concepto en dos teorías:

- Considerar que, atendiendo a que el hecho debe realizarse necesariamente sin la finalidad de apoderamiento, no se esté tutelando la propiedad del vehículo a motor o ciclomotor, sino la facultad de usarlo. De esta forma, si alguien toma estos objetos con el ánimo de incorporarlos al propio patrimonio, la conducta será constitutiva de un delito de hurto o, en su caso, de los delitos de robo previstos en los artículos 237 y siguientes del Código Penal. De tal modo que se estaría tutelando “el derecho de uso” (el “ius utendi”), derivado de la propiedad o de cualquier otro título; es decir. No sería directamente la propiedad sino la legítima posesión del vehículo²⁵.
- Considerar que lo que se tutela sigue siendo la propiedad, en tanto que la propiedad puede sufrir un ataque parcial (en unas de las facultades derivadas de la misma), impidiendo de este modo el pleno y normal ejercicio que de ella se deriva; y porque el tipo exige necesariamente que el vehículo a motor o el ciclomotor sean ajenos, de forma que, de un lado, el propietario de la

²³ Vid. SAN 19/2017, de 3 de mayo, (JUR 2017/118284).

²⁴ FONTÁN TIRADO, Rafael. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (I)”, pág.: 287; *Curso de Derecho penal. Parte especial*, (Vázquez González, Carlos; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016.

²⁵ BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio Francisco. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (IV)”, pág.: 483; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo, Dir.) y SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013 págs.: 59 y ss.

cosa nunca podrá ser sujeto activo del delito, y que, por otro lado, su consentimiento excluirá asimismo el delito, al margen de quien tenga la legítima posesión del vehículo a motor o ciclomotor²⁶.

Aun aceptando las dudas interpretativas derivadas de la excepcionalidad de la punición de la sustracción de uso o la utilización no autorizada del vehículo a motor o ciclomotor ajenos, esta segunda opción acerca del bien jurídico tutelado concretado en alguna de las facetas derivadas de la propiedad, parece la más correcta.

Así pues, la jurisprudencia ha optado por la segunda de las interpretaciones, más restringida en la aplicación del tipo penal, como corresponde a las exigencias del principio de interpretación restrictiva de los tipos penales de los que informa el derecho penal. Se protege, pues, la posesión, que conlleva el llamado “ius utendi” o derecho de usar, y también se protege indirectamente la propiedad, aunque no necesariamente, ya que el delito lo puede cometer tanto el que roba de uso al titular del automóvil, como el que roba de uso al arrendatario de éste, que en ese momento es su poseedor legítimo²⁷.

1.3 Objeto y conducta típica

La Reforma de 2015 ha afectado profundamente a lo que antes había sido una cuestión central en este delito: la determinación del objeto típico y el valor del mismo. El hecho solo podrá cometerse sobre vehículo a motor o ciclomotor ajeno, entendiendo por tal todo vehículo de tracción mecánica sea cual sea la energía empleada y la forma de aprovecharla para conseguir su desplazamiento, que a su vez tuviera un valor superior a los 400 euros, mientras que por debajo de esa cantidad el hecho tenía la consideración de falta. Pero a consecuencia de la desaparición del Libro III el legislador de 2015 decide incluir todas las conductas en la consideración de delito, sin distinción alguna por el valor ni crear un tipo de delito leve, como ha hecho en el delito de hurto²⁸.

La única compensación de ese endurecimiento es que el límite mínimo del marco penal se sitúa ahora en la multa de dos a doce meses en lugar de la de seis a doce meses del texto anterior, continuando como alternativa la pena de trabajos en beneficio

²⁶ BENÍTEZ ORTUZAR, Ignacio Francisco. “Sistema de Derecho penal. Parte especial”. Dykinson, Madrid, 2016, págs.: 483-484; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016 y MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pág.: 349.

²⁷ Vid. <http://guiasjuridicas.es/roboyhurtodeusodevehiculos>

²⁸ QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 640.

de la comunidad de 31 a 90 días. Pero es indudable que la elevación a delito en los casos en que el objeto sea de valor inferior a 400 euros produce consecuencias desproporcionadamente gravosas²⁹.

La conducta típica consiste en sustraer el vehículo o utilizarlo sin la debida autorización, siendo indiferente que lo conduzca el mismo que lo ha sustraído o un tercero, por lo que ambos pueden considerarse sujetos activos del delito o coautores³⁰.

1.4 Sujetos, formas imperfectas de ejecución y participación

Respecto de los sujetos, se construyen estos tipos sobre la estructura del delito común, de tal modo que –como en los delitos de hurto o de robo comunes–, cualquier persona podrá ser autor del delito, con la única excepción del dueño del vehículo a motor o ciclomotor, por la exigencia típica de la ajenidad de la cosa. La atipicidad del uso se extendería también al caso del copropietario del vehículo, en tanto que tampoco para él es ajeno. Incluso el legítimo poseedor de la cosa podrá ser sujeto activo del delito en su modalidad de utilización indebida, en aquellos casos en los que la utilización del vehículo se exceda de la finalidad autorizada. Por lo que respecta al sujeto pasivo del delito, la concreción del mismo dependerá de la concepción del bien jurídico que se mantenga. Si se mantiene que el bien jurídico protegido es la posesión del vehículo, sujeto activo será el legítimo poseedor del mismo; si se sostiene que el bien jurídico protegido es parcialmente la propiedad, sujeto pasivo será el propietario del vehículo, aunque el sujeto pasivo de la acción típica pudiera ser el legítimo poseedor del mismo³¹.

Respecto de las formas imperfectas de ejecución, en la doctrina algún autor estima posible hablar en ciertos casos de tentativa, cuando, por ejemplo, el autor no logra que funcione el “puente” con el que pretendía poner en marcha el vehículo. No hay obstáculo en admitirlo.

²⁹ QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 640 y MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch, 2015, pág.: 348.

³⁰ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pág.: 349.

³¹ BENÍTEZ ORTUZAR, Ignacio Francisco. “Sistema de Derecho penal. Parte especial”. Dykinson, Madrid, 2016, pág.: 483; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016.

En cuanto a la participación, de terceros que no conduzcan el vehículo, hay que advertir que su corresponsabilidad exige que hayan intervenido en la sustracción misma. De no ser así, se tratará de una conducta de pequeño aprovechamiento atípica³².

1.5 Elemento subjetivo

Desde un punto de vista positivo es necesario que el autor obre con dolo, es decir, con intención y a sabiendas de la ajenidad del vehículo o ciclomotor y de la falta de autorización para utilizarlo. No se comete el delito cuando se obra por error o imprudencia, por ejemplo, si se cree que el propietario ha dado su autorización o se confunde de vehículo o ciclomotor y utiliza el que no le corresponde, etc.

Desde el punto de vista negativo, es necesario que el autor no obre con la pretensión de quedarse definitivamente con el vehículo o ciclomotor, es decir, con ánimo de apropiación definitiva. De ser así, no estaríamos ante este delito, sino ante un delito común de hurto³³.

2. Delito de falsedad.

Dentro del tipo delictivo de la falsedad, nos centraremos en el delito de falsedad de documentos públicos y oficiales cometidos por particular, y dentro de él, en el delito de uso de documento falso, modalidad especialmente relevante dentro del tema del robo y tráfico internacional de vehículos.

2.1 Falsedad cometida por particular.

El apartado primero del artículo 390 recoge las conductas que dan lugar al delito de falsedad, considerando como tales las siguientes:

- Alteración de un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.
- Simulación de un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad.
- Suponer en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.

³² QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 641.

³³ Vid. <http://guiasjuridicas.es/roboyhurtodeusodevehiculos>

- Faltar a la verdad en la narración de los hechos.

El artículo 392, por su parte, recoge el delito de falsedad documental cometido por particular estableciendo que: *“el particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado 1 del artículo 390, será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses [...]”*³⁴.

2.2 Concepto y tipos de documento

El artículo 26 del Código Penal define legalmente el documento como *“todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica”*.

El concepto de documento público viene dado por el Código Civil en el artículo 1216, considerando que *“son documentos públicos los autorizados por un notario o empleado público competente, con las solemnidades requeridas por la Ley”*.

En relación al concepto de documento oficial, LUZÓN CUESTA y la mayoría de la doctrina optan por acoger el concepto dado por el artículo 317.5.º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que considera como tales *“los expedidos por funcionarios públicos legalmente facultados para dar fe en lo que se refiere al ejercicio de sus funciones”*³⁵.

En el robo y tráfico internacional de vehículos, el delito de falsedad se produce fundamentalmente en el acto de falsificación u ocultación del número de bastidor del vehículo y de su matrícula. La razón de que, en el caso concreto, el objeto del delito pueda recaer en los dos aspectos antes mencionados viene dada por la STS 84/2010, de 18 de febrero y la SAN 65/2007, de 31 de octubre, al considerar como documento público y oficial tanto el número de bastidor del vehículo como la matrícula del mismo³⁶.

³⁴ MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *Sistema de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, 2016 págs.: 1065 y ss.; QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, págs.: 1588 y ss. Y LUZÓN CUESTA, José María. *Compendio de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, 2015, págs.: 335 y ss.

³⁵ LUZÓN CUESTA, José María. *Compendio de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, 2015, págs.: 340-341.

³⁶ Vid. STS 84/2010, de 18 de febrero, (RJ 2010/3500); y SAN 65/2007, de 31 de octubre, (JUR 2007/328722).

La primera de ellas considerándolos como tal debido a que se trata de documentos esenciales, y castiga también como autor de un delito de falsedad documental a quien utiliza un vehículo portador de documentación falsa a sabiendas de esta circunstancia, estableciendo el tribunal: *“en relación al delito de falsedad documental continuada se ha de partir, conforme ya hemos expuesto en el motivo undécimo del anterior recurrente, de que el hecho de que esas sustituciones materiales se realizaron por otra persona, no excluye la coautoría, ya que es reiterada la jurisprudencia en relación al delito de falsificación la que precisa que opera el concepto de autoría tanto como mediata como material, por lo que debe estimarse autor de las falsificaciones o sustituciones de las matrículas, no solo al que materialmente efectuó la alteración, sino también a aquél que utiliza el documento -en este caso el vehículo con las matrículas sustituidas, con conciencia de esa alteración efectuada por otro-, tal vez a su instancia, de manera que probado el concierto entre todos, las acciones de cada uno se producen de forma coordinada y en función del papel respectivo asumido, por lo que poco importa la materialidad de la falsificación, siendo lo relevante la aceptación y su utilización”*.

En la segunda, se castiga la conducta por la cual se coloca a un vehículo una placa de matrícula correspondiente a otro vehículo distinto, así como la utilización de un vehículo con documentación falsa, a sabiendas de esta circunstancia y sin necesidad de haber sido el autor de la modificación de las placas: *“a efectos penales documento es todo soporte material que expresa o incorpora datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica [...] respecto de la naturaleza del delito de falsedad, la jurisprudencia es totalmente pacífica en el sentido de que no se trata de un delito cuya realización requiera que la acción típica haya sido personal y corporalmente realizada por el autor -no es un delito de propia mano-, por lo que no ha de probarse que los procesados hayan efectuado por sí la falsificación de los documentos, pudiendo inferirse su intervención penalmente relevante de la mera utilización”*.

Por su parte, el Acuerdo de Pleno no Jurisdiccional del Tribunal Supremo, mantiene que, con relación a las placas de matrícula, la sustitución de la verdadera por la de otro vehículo es conducta subsumible en el supuesto del artículo 390.1. 1º³⁷.

2.3 Falsedad de uso

Dentro de las modalidades de falsedad, será la falsedad de uso de documento público oficial cometida por los particulares el tipo del que conozcan principalmente y enjuicien los tribunales españoles por el simple hecho de que la falsificación del documento tiene lugar en el país donde el vehículo es robado, mientras que en España lo único que se produce es la utilización de ese documento para dar apariencia de legalidad al vehículo sustraído y conseguir su traslado hasta un tercer país donde será puesto a la venta³⁸.

El supuesto viene establecido en el artículo 393 del Código Penal de la siguiente forma: *“el que, a sabiendas de su falsedad, presentare en juicio o, para perjudicar a otro, hiciere uso de un documento falso de los comprendidos en los artículos precedentes, será castigado con la pena inferior en grado a la señalada a los falsificadores.”*

No cabe duda de la comisión del delito de falsedad de uso, pues al conducir el acusado el vehículo portador cuyo número de bastidor y matrícula han sido modificados, está dando uso a esa documentación, como se ha dicho, falsa.

La STS 1487/1997 de 9 de diciembre establece que *“la matrícula reúne los elementos que caracterizan a los documentos, toda vez que a través de su forma externa inconfundible corporiza una declaración de la autoridad correspondiente respecto del vehículo al cual se encuentra adherida, que es idónea tanto para probar quién es su propietario como la autorización para circular que concede dicha autoridad.”* Para decir posteriormente que *“el autor ha confeccionado totalmente un documento inauténtico, en el que se atribuye a la autoridad correspondiente una declaración que ésta no hizo”*³⁹.

³⁷ Vid. Acuerdo de Pleno no jurisdiccional del Tribunal Supremo, de 27 de marzo de 1998, (JUR 1998/18870).

³⁸ SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013 págs.: 175 y ss.

³⁹ Vid. STS 1489/1997, de 9 de diciembre, (RJ 1997/8741).

2.4 Bien jurídico protegido

Al hablar del bien jurídico protegido en el delito de falsedad, establece la STS 1282/2000, de 25 de septiembre, que *“lo que se tutela penalmente es la confianza de los ciudadanos y la Instituciones en que se puede actuar jurídicamente fundándose en la adecuación de los documentos a la realidad, con ciertas limitaciones, una fe pública que es necesaria para el tráfico jurídico y que se estima necesario proteger penalmente por los beneficios y facilidades que aporta a las relaciones sociales. La creación y manipulación ilegítimas de los documentos que engendran esta apariencia de realidad constituye un ataque al tráfico fiduciario, es decir, a la fe pública, en la medida en que los documentos gozan de crédito en las relaciones sociales y su utilización es necesaria para el normal desarrollo de la convivencia organizada”*⁴⁰.

2.5 Sujetos y conducta típica

Como ya se ha mencionado en apartados anteriores, al ser competentes los tribunales españoles únicamente para conocer del delito de uso de documento falso, el sujeto activo no puede ser otro que el conductor del vehículo cuyo número de bastidor y matrícula hayan sido modificados⁴¹.

En cuanto a la conducta típica, ésta consistirá en la utilización del vehículo portador de la documentación falsa, pues al conducir éste se está intentando dar apariencia de legalidad a su procedencia y conseguir así su traslado a un tercer país no comunitario, acciones que solo pueden conseguirse mediante la falsificación de los documentos identificadores del vehículo⁴².

3. Delito de receptación

3.1 Tipo básico

El artículo 298.1 del Código Penal, en su nueva redacción tras la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, sanciona con pena de prisión de seis meses a dos años *“al que,*

⁴⁰ Vid. STS 1282/2000, de 25 de septiembre, (RJ 2000/8084).

⁴¹ SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013 págs.: 59 y ss.; MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *Sistema de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, 2016 págs.: 1072 y ss.; QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, págs.: 1594 y ss.; LUZÓN CUESTA, José María. *Compendio de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, 2015, págs.: 335 y ss. y MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, págs.: 676 y ss.

⁴² SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, 2013 pág.: 59.

con ánimo de lucro y con conocimiento de la comisión de un delito contra el patrimonio o el orden socioeconómico, en el que no haya intervenido ni como autor ni como cómplice, ayude a los responsables a aprovecharse de los efectos del mismo, o reciba, adquiera u oculte tales efectos”.

Se trata de un delito de los llamados “de referencia”, pues su comisión tiene por presupuesto la perpetración de un delito de los encuadrados en el Título XIII y en el que, además, el sujeto activo no debe haber participado como autor ni como cómplice en el mismo. La referencia legal en este punto al concepto de autor lo es a su comprensión extensiva del mismo en el sentido del artículo 28 del Código Penal, esto es, incluyendo también su intervención a título de inductor y de cooperador necesario.

Si, por el contrario, hubiere tomado parte en el mismo, su conducta sería meramente postconsumativa dirigida al agotamiento del delito y quedaría absorbida por su responsabilidad en el mismo⁴³.

3.2 Tipo subjetivo

El examen de los elementos subjetivos adquiere en esta figura delictiva una especial relevancia, puesto que el sujeto activo debe tener conocimiento de la procedencia ilícita de los bienes o efectos, así como actuar movido por ánimo de lucro. Respecto del conocimiento del delito previo, se ha indicado por la Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos 440/2015, de 20 de noviembre de 2015, *que “el conocimiento por el sujeto activo de la comisión antecedente de un delito contra el patrimonio o contra el orden socioeconómico, del que proceden los efectos objetos de aprovechamiento, no exige una noticia exacta, cabal y completa del mismo, ni implica el de todos los detalles o pormenores del delito antecedente, ni siquiera el nomen iuris que se le atribuye (si proceden de un robo, un hurto o una estafa, por ejemplo), pues no se requiere un conocimiento técnico bastando un estado de certeza que equivale a un conocimiento por encima de la simple sospecha o conjetura [...], deduciéndose este elemento subjetivo de indicios tales como la irregularidad de las circunstancias de la compra o modo de adquisición, la mediación de un previo vil o ínfimo, desproporcionado con el valor real de los objetos adquiridos, la clandestinidad de la adquisición, la inverosimilitud de las explicaciones aportadas para justificar la*

⁴³ OLMEDO CARDENETE, Miguel. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico”, pág.: 775; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.), Dykinson, Madrid, 2016.

referencia a los bienes sustraídos, o la personalidad del adquirente acusado y de los vendedores o transmitentes de los bienes, entre otros elementos indiciarios”.

La responsabilidad por este delito no puede eludirse tampoco aduciendo el desconocimiento del origen de los objetos por la asunción de labores de simple intermediación en el aprovechamiento. Y así, se recurre incluso al *“conocimiento generalizado de la población que sabía o tenía sospecha cierta del origen ilícito de las joyas, pues no es creíble que tengan un origen lícito unas joyas que son poseídas por terceras personas cuando éstas no proceden directamente a su venta, sino que utilizan a persona intermediaria para ello a quien indican expresamente que no son de su propiedad (...) abonándole al intermediario una cierta cantidad del dinero obtenido por la venta. Con dicha actuación de ocultar los vendedores su posesión e identidad al comprador, deben generar en el intermediario, que recibe precio o recompensa por su actividad, conociendo de la ilicitud de la tenencia”*⁴⁴.

Dicha tesis, recogida en la SAP de Burgos 440/2015, de 20 de noviembre de 2015, es perfectamente aplicable al tema del robo y tráfico internacional de vehículos, en el que el transportista del mismo adquiere el vehículo conociendo su ilícita procedencia y con el fin de venderlo a una tercera persona posteriormente, obteniendo el un beneficio pues no hace otra cosa y actuar como intermediario, y ayudando al autor del robo a lucrarse con este último delito.

También el ánimo de lucro, como elemento subjetivo del injusto en el delito de receptación, ha sido objeto de matización por la praxis, puesto que, como establece la SAP de A Coruña, aquél *“se deduce a partir de datos objetivos, sin que sea preciso que el receptor se beneficie en una cantidad económica o que se adueñe de los efectos robados, bastando cualquier tipo de ventaja, utilidad o beneficio, incluso meramente personal o social de cara a beneficios ulteriores, lo que desplaza la exigencia del tipo de la percepción de un beneficio concreto al propósito de obtener alguna ventaja*

⁴⁴ OLMEDO CARDENETE, Miguel. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico”, pág.: 776; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.), Dykinson, Madrid, 2016 y SAP de Burgos 440/2015, de 20 de noviembre, (JUR 2015/303096).

propia, inmediata o futura no necesariamente de la cosa misma como del precio, recompensa o promesa, ofrecido por el autor del delito principal u otras personas”⁴⁵.

La presencia de este último elemento subjetivo permite diferenciar este delito del denominado encubrimiento real que se integra en los delitos contra la Administración de justicia (art. 451.1º y 2º CP). En esta figura el sujeto activo no persigue beneficio o utilidad de ningún tipo, sino que actúa con el ánimo exclusivo de ayudar a los responsables del delito. Paradójico resulta que a pesar de la ausencia de intención de enriquecimiento el legislador castigue más gravemente el encubrimiento que la receptación⁴⁶.

3.3 Bien jurídico protegido

La mayor parte de la doctrina sostiene que el bien jurídico protegido en los delitos de receptación es el mismo al que ofendan los delitos que previamente se hayan cometido y que el receptor conoce y aprovecha y que en el tema tratado son los ya analizados delitos de robo y hurto, cuyo bien jurídico protegido se consideró, en términos generales, la propiedad del titular del bien sustraído, en este caso el vehículo; y el delito de falsedad y uso de documento falso, cuyo castigo persigue garantizar la seguridad del tráfico jurídico⁴⁷.

3.4 Sujetos, objeto y conducta típica

Podrá ser sujeto activo del delito de receptación toda persona que no haya intervenido ni como autor ni como cómplice en el delito del que provienen los bienes, respecto del sujeto pasivo, cualquier persona podrá tener esta condición.

Respecto del objeto del delito, como ya se mencionó en apartados anteriores, el objeto material en el delito de receptación son los efectos prevenientes de los previos delitos cometidos contra el patrimonio y el orden socioeconómico, teniendo en cuenta

⁴⁵ OLMEDO CARDENETE, Miguel. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico”, pág.: 775; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.), Dykinson, Madrid, 2016 y SAP de A Coruña 619/2015, de 27 de noviembre, (JUR 2015/304001).

⁴⁶ GONZÁLEZ RUS, Juan José. *Los delitos de blanqueo de capitales*. Universidad de Córdoba, 1999, págs.: 130 y ss.

⁴⁷ QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 996.

que no serán constitutivos de este delito los objetos o bienes que procedan de otras formas delictivas no contempladas en el Título XIII⁴⁸.

En cuanto al análisis de la conducta típica, tradicionalmente, la doctrina ha distinguido dos modalidades de conducta, por tratarse de un tipo mixto alternativo: la primera, establece la SAP de A Coruña, 619/2015, de 27 de noviembre de 2015, consistente en ayudar a los responsables a aprovecharse de los efectos del mismo” (conocido como aprovechamiento ajeno); y la segunda, recogida también en la misma sentencia, configurada como un aprovechamiento propio, en el que la conducta consiste en recibir, adquirir u ocultar tales efectos. En ocasiones, ambas variantes pueden entremezclarse entre sí, por lo que la jurisprudencia señala que es indiferente que “que la intención que prevalezca sea la de ayudar a los autores o la de lograr el propio beneficio. Tras la reforma de 2015 es irrelevante la cuantía o valoración de los objetos o efectos del delito de referencia⁴⁹.

Añade QUINTERO OLIVARES en el segundo supuesto, la conducta de aquel que, además de recibir, adquirir u ocultar los efectos del delito previo, utiliza el bien para traficar con él con la clara finalidad de obtener un beneficio lucrativo para él mismo y/o para el responsable del delito previo⁵⁰.

3.5 El problema del enjuiciamiento del delito de receptación en España

El tipo básico del delito de receptación hace referencia al momento en que el receptor adquiere los bienes u objetos de origen ilícito. Como se ha señalado ya en apartados anteriores, los vehículos objeto del robo y tráfico internacional tratado en este trabajo son sustraídos en países de la Unión Europea distintos a España, generalmente Bélgica, Francia o Italia, y es en estos países donde al poco de ser sustraído el vehículo, éste pasa a poder de una segunda persona implicada que, mediante la utilización de una serie de documentos falsos, aparece como titular del vehículo. Por su parte, en España lo único que se hace es hacer uso de ese vehículo cuya adquisición se ha hecho fuera de nuestro país. Este hecho es el origen de la cuestión de si se puede enjuiciar el delito de

⁴⁸ FONTÁN TIRADO, Rafael. *Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (I)*. Dykinson. Madrid, 2016, pág.: 427-428.

⁴⁹ OLMEDO CARDENETE, Miguel. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico”, pág.: 775; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.), Dykinson, Madrid, 2016 y SAP de A Coruña 619/2015, de 27 de noviembre, (JUR 2015/304001).

⁵⁰ QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Cometarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 996.

receptación en España al hacer uso en nuestro país del vehículo objeto de receptación, o bien la competencia corresponde a las autoridades del lugar donde el vehículo es sustraído y entregado a otra persona conocedora de su origen ilícito.

Las diferentes respuestas encontradas en diversos procesos similares enjuiciados en distintas Audiencias Provinciales, sobre todo entre Almería y Cádiz, al ser los principales lugares de detención del conductor del vehículo robado cuando este intenta llevar dicho vehículo hasta África, llevaron a la fiscalía de Almería a plantear una consulta al respecto a la Fiscalía General del Estado.

La Fiscalía General del Estado se mostró favorable al enjuiciamiento del delito de receptación en España al considerar que dicho tipo delictivo no solo se comete en el lugar donde se recibe el bien de ilícita procedencia, sino también en el lugar donde se está ayudando a los responsables a aprovecharse de los efectos del robo, y esto sin lugar a dudas sucede en España, donde se realiza una conductas fundamental en la ayuda de ese aprovechamiento consistente en sacar el vehículo del territorio comunitario y su introducción en un buque con destino a un tercer país no comunitario en el que será vendido lucrándose así con dicha acción, y del que difícilmente podrá regresar⁵¹.

4. Delito de blanqueo de capitales

Nos vemos obligados a hacer mención al delito de blanqueo ya que, detrás del robo y tráfico internacional de vehículos siempre hay una organización, cuyo objetivo al realizar estas conductas es el blanqueo de esos bienes.

Señala la STS 548/2014, de 27 de junio de 2014, que el blanqueo debe ser definido como el conjunto de mecanismos o procedimientos orientados a dar apariencia de legitimidad o de legalidad a bienes o activos de origen delictivo. Y constituyen elementos del tipo penal la previa comisión de un acto delictivo; la obtención de un beneficio ilícito procedente de tal hecho delictivo la actuación de esos bienes dirigidos a ocultar o a permitir el aprovechamiento por parte del mismo autor o de un tercero⁵².

4.1 Regulación penal

El Código Penal regula este delito en el artículo 301 de la siguiente forma:

⁵¹ Vid. Consulta 4/2006 Sobre calificación jurídico-penal de la interceptación en recintos aduaneros de puertos marítimos españoles de vehículos sustraídos en territorio de la Comunidad Europea con destino a países no comunitarios.

⁵² Vid. STS 548/2014, de 27 de junio de 2014, (RJ 2014/3506).

“1. El que adquiera, posea, utilice, convierta, o transmita bienes, sabiendo que éstos tienen su origen en una actividad delictiva, cometida por él o por cualquier tercera persona, o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito, o para ayudar a la persona que haya participado en la infracción o infracciones a eludir las consecuencias legales de sus actos, será castigado con la pena de prisión de seis meses a seis años y multa del tanto al triplo del valor de los bienes [...].

[...]

“2. Con las mismas penas se sancionará, según los casos, la ocultación o encubrimiento de la verdadera naturaleza, origen, ubicación, destino, movimiento o derechos sobre los bienes o propiedad de los mismos, a sabiendas de que proceden de alguno de los delitos expresados en el apartado anterior o de un acto de participación en ellos.

[...]

“4. El culpable será igualmente castigado, aunque el delito del que provinieren los bienes, o los actos penados en los apartados anteriores hubiesen sido cometidos, total o parcialmente, en el extranjero.

5. Si el culpable hubiera obtenido ganancias, serán decomisadas conforme a las reglas del artículo 127 de este Código”.

4.2 Bien jurídico protegido

En este delito la cuestión de cuál es el bien jurídico protegido es discutida en la doctrina y al respecto existen diversas posturas⁵³. Un sector considera que se lesiona el mismo bien jurídico protegido por el delito anterior del que provienen los bienes⁵⁴. Otro sector considera que se trata de un delito pluriofensivo, pues se lesionan diversos bienes jurídicos entre los que destaca el orden socioeconómico⁵⁵, pero también se protege la transparencia del sistema financiero, la legitimidad de la actividad económica y la

⁵³ FONTÁN TIRADO, Rafael. *Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (I)*. Dykinson. Madrid, 2016, págs.: 430.

⁵⁴ BAJO FERNÁNDEZ, Miguel y BACIGALUPO SAGESSE, Silvina. *Política criminal y blanqueo de capitales*. Marcel Pons, Madrid, 2009, págs.: 91 y ss.

⁵⁵ FABIÁN CAPARRÓS, Eduardo. *El delito de blanqueo de capitales*. Colex, 1998.

Administración de Justicia⁵⁶, porque la transformación ocultación y conversión de los bienes dificulta la investigación y averiguación de los hechos. La STS 171/2013, de 6 de marzo, recoge que el bien jurídico protegido en este delito sería el orden socioeconómico, al estar incluido este delito en los mismos, y su inclusión en el Código Penal se justificaría por el interés que tiene el Estado en controlar el dinero procedente de actividades delictivas a gran escala que pueden menoscabar el sistema económico⁵⁷.

4.3 Conducta típica

No es la precisión la principal característica de la regulación que el Código penal hace del delito de blanqueo en el artículo 301, lo que, en la práctica dificulta mucho la calificación de ciertas conductas que, aunque no recogidas expresamente en el precepto, sí se encuentran dirigidas hacia un mismo fin.

Desgranando el artículo 301 del Código Penal, aparecen como conductas típicas del delito de blanqueo:

- La adquisición, posesión, utilización, conversión o transmisión de bienes a sabiendas del origen ilícito de éstos.
- La realización de actos orientados a ocultar el origen ilícito de bienes.
- La realización de actos de ayuda a la persona que ha cometido la infracción para eludir las consecuencias de sus actos.
- La ocultación o el encubrimiento de la verdadera, naturaleza, origen, ubicación, destino, movimiento o derechos sobre los bienes o propiedad de los mismos, a sabiendas de su delictiva procedencia⁵⁸.

4.4 Calificación del delito en España

La difícil tarea de calificar este tipo delictivo en España atendiendo al caso concreto del robo y tráfico internacional de vehículos y teniendo la falta de precisión de artículo 301 el Código Penal analizada en el apartado anterior y añadiendo la dificultad de determinación de la competencia debido al carácter internacional de los hechos, fue resuelta, como ocurrió ya en el delito de receptación, por la consulta 4/2006, en este caso, el Ministerio Público se centró en la actividad individual de quien por encargo y

⁵⁶ BLANCO CORDERO, Isidoro. *El delito de blanqueo de capitales*. Aranzadi, 2002.

⁵⁷ Vid. (STS 171/2013), de 6 de marzo, (RJ 2013/3958).

⁵⁸ QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016, pág.: 1006.

mediante precio, realiza el transporte de un vehículo robado tratándolo de embarcar en las líneas comerciales que operan en un puerto marítimo español con destino a algún país del continente africano donde se pondrá a la venta, confirmando que estamos en presencia de un acto de ayuda a los responsables de un delito previo contra el patrimonio y el orden socioeconómico, con la intención de que éstos se vean beneficiados de los efectos directos de dicho delito, lucrándose mediante su venta o transmisión a terceros países. La ayuda o auxilio que realiza el transportista de los vehículos previamente sustraídos, debe ser tipificada en tales casos como receptación, al no aparecer constatados otros elementos o indicios que permitan sustentar que la persona que realiza el transporte actúa en el marco de una actividad criminal organizada en la que el traslado del vehículo fuera del territorio comunitario es un eslabón de una actividad más compleja y amplia encaminada a traficar fuera de la Unión Europea con los vehículos previamente sustraídos, generando un mercado paralelo a aquel en el que solo se integran los objetos de lícita procedencia. Son estos indicios los que, superando el nivel de mera sospecha, permitirían integrar la conducta con la connotación que constituye el fundamento del delito de blanqueo, relativa a la canalización o incorporación de los bienes de origen delictivo al tráfico económico lícito dotándoles de la apariencia de licitud⁵⁹.

5. Delito de contrabando

El delito de contrabando no aparece recogido como tal en nuestro Código Penal, por lo que para su análisis deberemos atender a las Leyes Especiales creadas a tal efecto y teniendo en cuenta las políticas que al respecto ha desarrollado la Unión Europea.

El contrabando consiste en importar o exportar mercancías de lícito comercio sin presentarlas para su despacho en las oficinas de aduanas o en los lugares habilitados por la administración aduanera, en realizar operaciones de comercio, tenencia o circulación de mercancías no comunitarias de lícito comercio sin cumplir los requisitos legalmente establecidos para acreditar su lícita importación o destinar a consumo las mercancías en tránsito con incumplimiento de la normativa reguladora de este régimen aduanero, establecida en los artículos 62, 63, 103, 136, 140, 143, 144, 145, 146 y 147 del Reglamento (CE) nº 450/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de

⁵⁹ Vid. Consulta 4/2006 Sobre calificación jurídico-penal de la interceptación en recintos aduaneros de puertos marítimos españoles de vehículos sustraídos en territorio de la Comunidad Europea con destino a países no comunitarios.

2008, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (Código Aduanero Modernizado) y sus disposiciones de aplicación, así como el Convenio TIR de 14 de noviembre 1975, siempre que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea igual o superior a 150.000 euros⁶⁰.

Mediante Ley Orgánica 6/2011, de 30 de junio, se ha producido una importante reforma en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, en la que se regulan tanto las infracciones administrativas como los tipos penales de contrabando. Dicha reforma entró en vigor el día 2 de julio del mismo año.

5.1 Evolución legislativa y últimas modificaciones

La Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, vino a sustituir a la Ley Orgánica 3/1992, de 30 de abril, para hacer las correspondientes modificaciones una vez aprobado el mercado interior y la libre circulación de mercancías en la Unión Europea. Tras el establecimiento del mercado único europeo, el 1 de enero de 1993, se prohibieron los derechos de aduana sobre las importaciones y exportaciones y se suprimieron los controles fronterizos entre los Estados miembros, de forma que la legislación en esta materia debía tender a reprimir la introducción ilícita de mercancías en el territorio aduanero europeo. Se tenían que sancionar, por tanto, los incumplimientos de la normativa europea reguladora del tránsito aduanero contenida, principalmente, en el Reglamento (CEE) núm. 2913/1992, del Consejo, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Código Aduanero Comunitario (CAC) (LA LEY 4481/1992) y en el Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos «TIR», de 14 de noviembre de 1975 (Convenio TIR de 1975). El objetivo era, por tanto, compaginar la represión del contrabando con el libre tráfico de mercancías por los países de la Unión Europea.

La reforma de la Ley de Represión del Contrabando mediante la Ley Orgánica 6/2011 ha venido motivada por tres factores básicos: la actualización de las funciones de los servicios de aduanas, las diferentes reformas operadas en el Código Penal (como consecuencia en parte de las directrices europeas) y los compromisos internacionales asumidos por España en materia de comercio exterior⁶¹. El Reglamento (CE) número

⁶⁰ Vid. <https://investigacioncriminal.info/2014/02/06/el-delito-de-contrabando-normativa-actual/>

⁶¹ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. “La nueva regulación de los delitos de contrabando. Régimen jurídico tras la reforma de la LO 6/2011, de 30 de junio”. En *Diario La Ley*, Nº 7790, Sección Doctrina, 3 de febrero de 2012, Año XXXIII, Ref. D-51, Editorial LA LEY, Págs.: 1-2.

450/2008, de 23 de abril, del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario, contempla determinadas misiones que deben cumplir los servicios de aduanas, que van más allá que la protección de la función recaudadora de la Hacienda Pública y entre los que se encuentran cuestiones de seguridad, competencia leal, derechos de los consumidores o protección del medio ambiente⁶².

La reforma de 2011 introduce nuevas definiciones en su artículo 1, además de modificar algunas de las ya existentes, clasifica los diversos supuestos de delito de contrabando en función de los bienes a los que va referido y eleva el umbral delimitador entre la infracción penal y la administrativa, que se fija ahora en 150.000 euros, en los casos de importación o exportación de objetos de lícito comercio; y en 50.000 euros, para otros bienes que se ven afectados en su comercio por ciertas limitaciones o que incluso se encuentran prohibidos. También en relación con las labores del tabaco se actualiza este importe, que se sitúa en 15.000 euros. La reforma ha incrementado de forma sustancial esta cifra delimitadora, que antes se encontraba fijada con carácter general en 18.030,36 euros y en 6.010,12 euros para las labores del tabaco. Además, la reforma incluye, por primera vez, la punición de las conductas imprudentes de contrabando mediante la introducción de la imprudencia grave como forma de comisión del delito, prevé la responsabilidad penal de las personas jurídicas, modifica las penas y amplía el ámbito de aplicación de la medida de comiso de los bienes incautados.

5.2 Bien jurídico protegido.

En líneas generales, podría decirse que tanto la doctrina comunitaria como la jurisprudencia del Tribunal Supremo aluden a que el objeto de protección de los delitos aduaneros lo constituye el adecuado ejercicio de la función del control del tráfico internacional de mercaderías asignadas a las aduanas.

Sin embargo, la idea a la cual nos remite dicha conceptualización del bien jurídico protegido consiste en una actividad meramente de control, y las importantes penalidades de las figuras que buscan protegerlos lleva a pensar si, efectivamente, es solo ese el objeto de protección o si resulta necesario, para la aplicación de las sanciones, la afectación o puesta en peligro de otros bienes jurídicos que de alguna manera están vinculados con aquél.

⁶² Vid. Reglamento (CE) número 450/2008, de 23 de abril.

Teniendo en cuenta la amplitud e imprecisión del tipo de contrabando, y que el bien jurídico constituido por el debido control aduanero se trataría en realidad de la creación de un peligro artificial cuya afectación es lesiva solo por poner en peligro otros bienes jurídicos, parece conveniente considerar que solo resultarían contrarias a la ley aquellas conductas que efectivamente pongan en peligro o lesionen aquellos bienes jurídicos finales que se pretenden proteger mediante el de carácter intermedio⁶³.

Así, para ZAFFARONI, los delitos aduaneros constituirían un caso de fraccionamiento de los bienes jurídicos que en realidad interesan proteger, creando de manera artificial uno nuevo, de carácter intermedio como sería el control aduanero, que permitiría el adelantamiento de la tipicidad a actos que desde el punto de vista del bien jurídico originario, fraccionado o principal, como podrían ser, por ejemplo, la renta fiscal, la salud o la seguridad, serían atípicos⁶⁴.

5.3 Sujetos y objeto material del delito.

Por lo que se refiere al sujeto activo del delito de contrabando, hay que destacar que se trata de un delito común; el sujeto activo se define mediante la fórmula genérica e indeterminada «los que», de modo que no se exige ninguna particularidad especial que deba ser cumplida por éste para poder ser considerado autor del delito. En conclusión, cualquier persona podría ser sujeto activo del delito de contrabando. Es un delito doloso, que requiere que el sujeto conozca los elementos del tipo y voluntariamente realice la actividad.

En cuanto al objeto material, resulta de gran importancia en la calificación de la infracción como delito el objeto material sobre el que recae la conducta de contrabando, al ser imprescindible que su valor sea igual o superior a determinadas cuantías (150.000 euros, 50.000 euros o 15.000 euros), según el objeto material de que se trate, salvo que concurren determinadas circunstancias en su comisión (naturaleza concreta de los bienes o existencia de una organización). Hay que destacar que la cifra que en cada caso concreto delimita la infracción penal de la administrativa, no se trata de la deuda

⁶³ Vid. <http://www.aduananews.com/index.php/world/edic-2007/item/730-el-bien-juridico-prottegido-en-el-delito-de-contrabando-unico-o-plural-invitation-a-la-reflexion>

⁶⁴ ZAFFARONI, Raúl Eugenio. *Derecho Penal: parte general*. Ediar, Buenos Aires, 1998.

aduanera defraudada, como sucede en las infracciones tributarias, sino del valor de los bienes sobre los que aquella debe calcularse⁶⁵.

5.4 Penalidad

El artículo 3.1 de la LO 12/1995 contempla las penas de prisión de uno a cinco años y multa del tanto al séxtuplo del valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos:

1. En los casos previstos en las letras a), b) y e) del apartado 1 del artículo 2, las penas se impondrán en su mitad inferior.
2. En los restantes supuestos en su mitad superior.
3. En los casos e comisión imprudente se aplicará la pena inferior en un grado.
4. Se impondrá la pena superior en un grado cuando el delito se cometa por medio o en beneficio de personas, entidades u organizaciones de cuya naturaleza o actividad pudiera derivarse una facilidad especial para la comisión del mismo⁶⁶.

V. INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS

1. Introducción

Para realizar el análisis de la investigación de los delitos incluidos en el fenómeno del robo y tráfico internacional de vehículos es necesario empezar por diferenciar claramente los vehículos sustraídos por delincuentes habituales, los cuales los utilizan como medio de transporte o como medio para cometer otro delito y que entendemos por tráfico ilícito de vehículos.

La delincuencia dedicada al robo de vehículos ha sufrido una notable variación en los últimos años. La forma típica de robo de vehículos existente a inicios de siglo se ha transformado en una actividad criminal internacional organizada e increíblemente rentable debido al poco riesgo que conlleva dicha actividad delictiva, hecho que ha provocado la notable proliferación de este tipo delictivo en todo el mundo.

⁶⁵ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. “La nueva regulación de los delitos de contrabando. Régimen jurídico tras la reforma de la LO 6/2011, de 30 de junio”. En *Diario La Ley*, Nº 7790, Sección Doctrina, 3 de febrero de 2012, Año XXXIII, Ref. D-51, Editorial LA LEY, Pág.: 2 y ss.

⁶⁶ Vid. <http://www.guiasjuridicas.es/contrabando>

Los vehículos robados son trasladados rápidamente al extranjero, puesto que los autores se aprovechan de que los coches sustraídos no se registran inmediatamente en el sistema de búsqueda lo que, unido a la libertad de circulación existente entre las fronteras de los distintos países de la Unión Europea, hace que los controles no resulten efectivos en la práctica.

En el período comprendido entre finales de la década de los 80 a mediados de los 90, se registró en el ámbito de la Unión Europea un importante aumento de robo de vehículos. Uno de los factores que explican este incremento fue, por una parte, el cambio de estructura política acontecido en Europa y que permite fenómenos como la posibilidad de circular desde Portugal hasta Polonia sin ningún control; y por el fin de la antigua URSS, que supuso una mayor libertad de movimientos en todos los países del este de Europa.

El volumen de robos de vehículos en Europa en estos diez últimos años se sitúa en torno a los 1.300.000 vehículos por año, de los cuales, en torno a un 60% consiguen ser recuperados por las fuerzas de seguridad del Estado. La lectura que de estos datos se puede hacer es que entre 450.000 y 500.000 vehículos consiguen abandonar la Unión Europea o son transformados, lo que hace imposible su identificación y, en consecuencia, su restitución.

No obstante, desde 1995, las actividades dirigidas al robo de vehículos han registrado un significativo descenso en Europa, descenso que debe atribuirse a la actividad desarrollada por los cuerpos policiales para la represión de este tipo de delitos y para la mejora en materia de medidas de seguridad y protección instaladas en los vehículos. Fue en el año 1995 cuando la Unión Europea aprobó una serie de disposiciones legales para que los fabricantes incorporaran inmovilizadores en sus productos.

2. Fases de la investigación

2.1 Introducción

El caso más habitual el que se tiene conocimiento en España a la hora de plantear el problema del robo y tráfico internacional de vehículos, es el del automóvil robado fuera de nuestro país que pretende ser transportado hasta algún país africano, efectuándose la

detención de su conductor en algún puerto español, cuando está a punto de embarcar hacia un país africano.

España dispone desde el año 2004 de un procedimiento muy novedoso de juicios rápidos, el cual está resultando muy útil a la hora de luchar contra la pequeña delincuencia. Sin embargo, en la práctica, la posibilidad que tiene el acusado de llegar a una sentencia de conformidad tras el previo pacto acordado entre su defensa y el Ministerio Fiscal, hace que este sistema no esté ofreciendo los resultados previstos puesto que, dicha sentencia de conformidad, lleva aparejada en la mayoría de los casos la suspensión de la pena.

Estas circunstancias hacen disminuir de forma más que considerable las consecuencias de la detención por el transporte del vehículo robado. El conocimiento de ésta posibilidad por los autores del hecho analizado es lo que les hace lanzarse a cometer el delito, ya que, en un juicio de ponderación, el beneficio que obtienen si llegan a cumplir su objetivo es mucho mayor que el castigo que recibirán si son detenidos.

2.2 Fase prejudicial

La detención de la persona que conduce el vehículo robado se produce habitualmente en los controles realizados por la Guardia Civil en los puertos de las ciudades españolas fronterizas con el continente africano como son Almería y Cádiz, en los que se presta especial atención a los vehículos de alta gama.

A modo de explicación, que mejor que analizar un suceso real ocurrido años atrás, concretamente el 9 de julio de 2001, cuando es interceptado en el puerto de Almería un vehículo de alta gama marca Mercedes, modelo SE 300 y que en principio parece llevar consigo la documentación correcta, pero al ser el conductor una persona distinta al propietario y pese a no aparecer recogido en la base de datos *Schengen* como vehículo robado, se consulta con las autoridades italianas, país al que corresponde la documentación del automóvil, quienes confirman que tanto el vehículo como la documentación que lo acompaña, el llamado *Certificado de propiedad*, fueron sustraídos; el primero, en la ciudad de Milán el 3 de febrero de 1998, y el segundo, por su parte, fue robado en blanco en la ciudad de Génova un año después del robo del vehículo.

La investigación permitió descubrir que las matrículas del vehículo también habían sido alteradas, pero no la vida que éste había tenido en el periodo que va desde su robo hasta que es interceptado en España, hecho que convierte a este supuesto en un caso peculiar, puesto que, en la mayoría de las ocasiones, los vehículos con los que se trafica han sido robados recientemente.

Tras conocer estos hechos, se procede a la detención del conductor, al que se acusa de los delitos de uso de documento falso y de contrabando. Al tomarle declaración, en la tarde del día 9, el acusado niega saber nada acerca del robo del vehículo, argumentando que lo compró una semana antes en Italia. El acusado pasa a disposición judicial a primera hora del día 10⁶⁷.

2.3 Fase judicial

Atendiendo ahora al procedimiento judicial, la nueva Ley de Juicios Rápidos ha permitido una rápida instrucción y enjuiciamiento de las diversas causas de las que son conocedores los órganos jurisdiccionales españoles.

El sistema de juicios rápidos se caracteriza por la concentración de las fases de instrucción y preparación del juicio del juicio oral en un único acto que tiene lugar el día en que el acusado es puesto a disposición judicial⁶⁸.

Dicho sistema está previsto para delitos castigados con penas no superiores a cinco años de privación de libertad o bien a otras penas de distinta naturaleza que no excedan de diez años, cualquiera que sea su cuantía o duración.

El objeto de los juicios rápidos son los delitos flagrantes que se encuentren expresamente establecidos en el Código Penal, como son los delitos de lesiones, coacciones, amenazas, violencia física o psíquica habitual, hurto, robo y hurto y robo de vehículos o delitos contra la seguridad vial; y cuya instrucción resulte relativamente sencilla⁶⁹.

⁶⁷ Vid. COLUMNA HERRERA, Luis Miguel. *Conferencia sobre el Tráfico Ilícito de vehículos*. (Inédito), Rumanía, marzo de 2007.

⁶⁸ Vid. Libro 4 sobre los Procedimientos especiales, Título 3, del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.

⁶⁹ Vid. <https://www.patrulleros.com/articulos/61-policiales13/4882-notas-sobre-los-juicios-rapidos-en-materia-de-traffic>

Como en cualquier clase de procedimiento, en este tipo de delito hay dos clases de diligencias cuya práctica resulta imprescindible. En primer lugar, la declaración del acusado, la cual se realizará siempre en presencia de su abogado y ante el Juez, sin perjuicio de que le acusado ya hubiese declarado antes los agentes de la Policía cuando fue detenido⁷⁰. En segundo lugar, es preciso conocer los antecedentes penales de la persona en concreto, diligencia que se realiza de forma inmediata por el Letrado al Servicio de la Administración de Justicia, vía telemática mediante el acceso al Registro Central de Penados y Rebeldes, la información obtenida por el Letrado de la Administración de justicia acerca de los posibles antecedentes penales del detenido se adjuntará al procedimiento⁷¹.

Debido a la naturaleza de los delitos objeto de la investigación se requerirá, respecto del delito de falsedad, tanto la confirmación por parte de las autoridades del país donde el vehículo fue sustraído, que el documento incautado al conductor es efectivamente falso, como el informe que por la policía científica española se aporte.

Estas pruebas permiten al Juez de Instrucción la apreciación de elementos delictivos suficientes para resolver acusando al detenido, que quedará citado de forma inmediata junto al Fiscal y su abogado⁷².

Una vez en sede judicial, se requerirá al Fiscal para que presente sus acusaciones, que serán recogidas en el acta por el Letrado de la Administración de Justicia⁷³; y a la defensa del acusado, para que presente sus conclusiones.

Ambas partes deberán aportar las pruebas de las que quieran hacerse valer en el acto del juicio oral. Sin embargo, tienen la posibilidad de aportar otras nuevas hasta el comienzo del juicio oral, que tendrá lugar en el plazo de diez días.

No obstante, hemos de señalar que, en el propio acto celebrado en el Juzgado Instructor, existe la posibilidad de que la acusación y la defensa lleguen a un acuerdo respecto a la pena a imponer al detenido. En caso de que se llegue a dicho acuerdo, muy

⁷⁰ ARMENTA DEU, Teresa. *Lecciones de Derecho procesal penal*. Marcial Pons, Madrid, 2016, pág.: 369.

⁷¹ TOMÉ GARCÍA, José Antonio. *Procesos especiales por razón del objeto (I)*. Ramón Areces, Madrid, 2010, págs.: 736-737.

⁷² BARONA VILAR, Silvia. “El proceso para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos”, págs.: 561-567; *Derecho jurisdiccional III. Proceso penal*, (Montero Aroca, Juan; Dir.). Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.

⁷³ ARMENTA DEU, Teresa. *Lecciones de Derecho procesal penal*, Marcial Pons, Madrid, 2016, pág.: 369.

frecuente en la actualidad, el acusado verá como su pena se reduce en una tercera parte según lo establecido en la Ley, lo que lleva a la posibilidad de la suspensión de la ejecución de la pena de prisión, no así de la multa que se imponga.

Esta circunstancia es, como se dijo anteriormente, la que anima a sujetos y bandas organizadas a llevar a cabo este tipo de actividades, debido al escaso castigo que recibirán en caso de ser detenidos.

VI. ACTUACIONES DE LOS CUERPOS Y FUERZAS DE SEGURIDAD PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS SUSTRÁIDOS.

Del total de los vehículos robados en España a lo largo de un año natural, aproximadamente un total de 500.000 no consiguen ser recuperados por los Cuerpos Y Fuerzas de Seguridad del Estado. Dicha circunstancia supone una pérdida anual de unos 7.500.000 euros.

Los primeros afectados, como resulta lógico suponer, son los propietarios de los vehículos, pero también las compañías aseguradoras y, en consecuencia, el conjunto de la sociedad debido al peso económico de éstas en el conjunto del mercado.

Los principales organismos administrativos afectados por el robo y tráfico de vehículos son las entidades de registro de los mismos, en España la DGT; los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado; y las entidades de inspección, en España la Inspección Técnica de Vehículos, más conocida como ITV.

Por su parte, dentro de las entidades privadas, nos encontramos con los fabricantes de vehículos, las compañías dedicadas al alquiler y las compañías de seguros cuyas pérdidas provocan un incremento en las cuotas de seguro para el conjunto de los ciudadanos.

Con el fin de evitar estos problemas y otros no mencionados hasta ahora como el caso de los adquirentes de buena fe de los vehículos robados se hace necesaria la denuncia de la sustracción por el titular o poseedor del vehículo; en incremento y mejora de los controles en las fronteras, mediante la investigación física de los

vehículos y de su documentación; y la investigación y control de las bandas organizadas⁷⁴.

1. Actuaciones preventivas.

La Guardia Civil, en el marco de sus competencias en materia de Policía Judicial en investigaciones de crimen organizado, seguridad Vial, con competencias en el control de vías interurbanas y tránsito rodado y Fiscal, con el control de Puertos, Aeropuertos, Costas y Fronteras, llevada a cabo de manera activa y permanente, medidas preventivas (controles o identificaciones selectivas de vehículos y conductores), con la finalidad de localizar e intervenir el mayor número posible de vehículos robados, e identificar a posibles componentes de organizaciones criminales.

Estas medidas preventivas, dan lugar a medidas reactivas, que redundan en posteriores investigaciones, contando para ello, con Unidades especializadas, tales como:

- En la Jefatura de Policía Judicial se encuentran encuadradas la Unidad Técnica de Policía Judicial, en su función de Unidad Central de Inteligencia Criminal, la cual cuenta con una sección específica con labores de inteligencia, encargándose de la coordinación y seguimiento, tanto a nivel nacional como internacional, de este tipo de operaciones en la lucha contra el robo de vehículos, sirviendo como nexo de unión entre las distintas policías extranjeras y las unidades de nuestro país y la Unidad Central Operativa, como Unidad Central de Investigación, la cual dispone de un Grupo de delincuencia Organizada del Automóvil (UCO-GDOA) encargada, a nivel nacional e internacional de la fase operativa, que permite culminar, en incontables ocasiones, con la desarticulación de estas organizaciones criminales.
- Por su parte, en el seno de la Agrupación de Tráfico, se encuentra el grupo de Informes y Análisis de Tráfico (GIAT), encargada, a nivel nacional de la fase operativa y de apoyo especializado en la identificación de vehículos,

⁷⁴ Vid. COLUMNA HERRERA, Luis Miguel. *Conferencia sobre el Tráfico Ilícito de vehículos*. (Inédito), Rumanía, marzo de 2007.

sirviendo como importante nexo de unión entre las distintas unidades, por tener las competencias en materia de Tráfico y Seguridad Vial⁷⁵.

2. Procedimiento.

La recuperación de los vehículos sustraídos, cuando éstos son encontrados en un país extranjero de la Unión Europea o excluido de ésta, se procede a canalizar todos los datos a través de la ya citada INTERPOL, si el vehículo se entrase fuera del ámbito de la Unión Europea; o a través de la agencia SIRENE, si se encuentra dentro de la Unión.

Por otro lado, la Guardia Civil cuenta con los canales de EUROPOL y Agregados Policiales en diversos países, que sirven como nexo de unión para la coordinación entre instituciones, además de facilitar labores burocráticas bidireccionales en relación a la recuperación de vehículos y subsiguiente desarticulación de bandas organizadas⁷⁶.

La colaboración entre los distintos cuerpos policiales tales como Guardia Civil, Policía Nacional y las unidades *Task Force* de la INTERPOL, creadas para actuar en determinadas misiones y ante determinados hechos, resulta fundamental en la persecución de las bandas organizadas dedicadas al tráfico internacional de vehículos. Del mismo modo, el conocimiento de los objetivos prioritarios de estas organizaciones, como pueden ser los vehículos todoterreno para su venta en África, y su periodo de actuación que, en la mayoría de los casos coincide con las vacaciones estivales, resultan elementos fundamentales en el desarrollo de la investigación⁷⁷.

Además, las Unidades de la Guardia Civil, se encuentran dotadas de medios técnicos de última generación tales como balizas, lectores de matrículas instalados en diversos puertos marítimos dentro del territorio nacional, vehículos de seguimiento y apoyo tanto terrestre como aéreo, instrumentos de identificación y agentes altamente especializados en esta materia que se sirven de los enlaces internacionales citados en el párrafo anterior.

⁷⁵ Vid. Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos, pág.: 2.

⁷⁶ Vid. Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos, pág.: 2

⁷⁷ Vid. <http://www.elmundo.es/andalucia/2015/08/06/55c37b8222601dc8428b4582.html>

Respecto al uso de agentes encubiertos, la Ley de Enjuiciamiento Criminal española, establece la supervisión judicial de medidas de investigación especiales como puede ser ésta. No obstante, en el ámbito del robo de vehículos, debido a la judicialización tardía de las investigaciones, no resulta habitual el uso de esta figura procesal.

Finalmente, las unidades especiales encargadas de la investigación de este tipo de hechos asisten a cursos de formación profesional para la identificación de vehículos y aprendizaje para el conocimiento de medios electrónicos y materiales, que cuentan con la posibilidad de asistencia a numerosos eventos organizados por organismos tanto nacionales como internacionales con el fin de mejorar la formación y coordinación de dichas unidades⁷⁸.

Buen ejemplo de esto fue el congreso celebrado para Policías y Guardias Civiles los días 22 y 23 de mayo de este mismo año con el fin de abordar el problema del robo y tráfico ilícito de vehículos. Dicho congreso, en el que participaron más de 130 agentes de los distintos Cuerpos y Fuerzas de seguridad del Estado, se centró en el análisis de aspectos relacionados con la prevención, lucha y persecución de este delito a partir del estudio de los elementos identificativos del vehículo, así como el reconocimiento y detección de documentación falsa, documentos robados, falsificación de permisos de circulación, carnés de conducir, DNI o pasaporte⁷⁹.

No debemos olvidar que el problema del tráfico internacional de vehículos, en la mayoría de las ocasiones no aparece como un fenómeno aislado, ni es el origen de otras actividades, sino al contrario.

Así, durante el desarrollo de la operación “ADWENPA II”, llevada a cabo por la INTERPOL y en la que intervinieron más de cien agentes en el continente africano con la intención de dismantelar una red criminal dedicada al tráfico de personas, entre ellas niños, hacia Europa, los agentes intervinientes incautaron, además de grandes cantidades de drogas, medicamentos y dinero, hasta una veintena de vehículos que habían sido robados en distintos países de Europa occidental y que estaban siendo

⁷⁸ Vid. Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos, págs.: 3-5.

⁷⁹ GÓMEZ ALMENDRES, Alberto. *Un congreso para policías y guardias civiles abordará el robo y tráfico de vehículos*. En *diariosur.es*, 21/05/2017. Enlace web: <http://www.diariosur.es/costadelso/201705/21/congreso-para-policias-guardias-20170521011426-v.html>

empleados para llevar a cabo el transporte de personas ilegalmente desde África hasta Europa⁸⁰.

Un perfecto ejemplo encontramos en la noticia dada a conocer por la cadena ser de la detención por parte de la guardia civil de cinco personas, en la ciudad de Ávila, dedicadas al tráfico ilícito de vehículos robados.

Según la propia Guardia Civil, los cinco acusados robaban coches de gama alta o media por todo el territorio nacional, y los manipulaban para su venta en países del norte de África. Nos hallamos ante los tipos delictivos de robo de vehículos y de falsedad documental al ser manipuladas las matrículas, número de bastidor y papeles del vehículo para conseguir su salida del país. Además, han sido acusados de los delitos de receptación de esos automóviles robados y de estafa.

Un total de 32 vehículos han sido recuperados. Los cinco detenidos tenían relación con talleres de reparación de coches, tiendas de repuestos y desguaces, que podrían haber colaborado para dar apariencia de legalidad a los automóviles sustraídos.

La organización seguía el procedimiento común analizado en este trabajo, tras robar el vehículo, manipulaban su matrícula y otras características, falsificaban la documentación, y trataban de llevar el vehículo desde algún puerto del sur de España hasta el continente africano, don una vez allí, los vehículos eran puestos a la venta⁸¹.

VII. CONCLUSIONES

El robo de vehículos para su posterior venta en el extranjero o despiece para la venta de sus componentes ya no solo fuera del territorio nacional, sino también dentro de él, continúa siendo una de las actividades más lucrativas a las que destinan su actividad las distintas organizaciones criminales existentes en el continente europeo, junto con otras como el tráfico de drogas o de armas.

Este hecho fundamental y otros como la escasa gravedad de las penas impuestas a aquellas personas que son detenidas en territorio nacional por transportar vehículos robados en el extranjero para su posterior venta en un tercer país y que son acusadas de

⁸⁰ Vid. <https://www.interpol.int/es/Centro-de-prensa/Noticias/2016/N2016-162>

⁸¹ Vid. HERNÁNDEZ, María Ángeles. *Cinco detenidos por tráfico ilícito de vehículos robados*. En *Cadenaser.es*, 09/01/2017. Enlace web: http://cadenaser.com/emisora/2017/01/09/ser_avila/1483969261_453792.html

delitos como los de receptación o uso de documento falso, han dado lugar a la pervivencia de esta forma delictiva desde finales de la década de los noventa, momento en el que comenzó a hacerse común esta conducta en los países de toda Europa, hasta nuestros días.

Los periodos de crisis económicos que se han sucedido en Europa a lo largo de estos años han sido una de las consecuencias de la aparición de esta forma delictiva y de su pervivencia a lo largo del tiempo. Este mismo hecho es el que ha llevado a muchas personas a verse obligadas a participar y colaborar con las mafias dedicadas a esta actividad, pues en muchas ocasiones se convierte en la única forma de conseguir ingresos para ellos y sus familias.

Estas personas, generalmente con deudas, en paro y ahogadas por la situación económica de sus países, y que reciben una compensación económica en muchos casos bajísima en comparación con la ganancia que pueden obtener los líderes de la organización si los vehículos consiguen llegar a su destino, son precisamente las que acaban siendo detenidas por la policía, bien al momento de comisión del robo del vehículo, o de su transporte, mientras que los “cabecillas” de las organizaciones únicamente se limitan a dar las órdenes, lo que los protege de ser localizados y detenidos y, además, son quienes consiguen lucrarse principalmente con estos hechos.

Como ocurre en los casos de tráfico de drogas, la colaboración de estos empleados resulta vital para llegar hasta el origen de la organización, pero a su vez, también resulta increíblemente complicado, debido al enorme entramado que construyen las organizaciones dedicadas a estas actividades y que suponen una interminable sucesión de órdenes, y al miedo a las represalias que puedan existir contra ellos por parte de las mafias. Esto, unido a la escasa gravedad y cuantía de la pena impuesto a quien resulta culpable de los hechos como consecuencia de la posibilidad que para el acusado se presenta de llegar a un acuerdo con la acusación y conseguir así una rebaja de la misma dificulta tanto la labor represiva de estas conductas, como su investigación.

Otro de los factores que ha contribuido al desarrollo de estas prácticas de tráfico internacional en las que los automóviles son transportados atravesando varios países es el derecho de libre circulación entre los países miembros de la Unión Europea, de la que España forma parte desde el año 1986. No obstante, la creación de bases de datos por

parte de la INTERPOL ha servido para limitar de forma considerable los efectos de estas circunstancias y ha ayudado en gran medida a las autoridades de los distintos países que forman parte de él a perseguir y prevenir este tipo de actividades delictivas. La correcta colaboración entre las autoridades policiales resulta imprescindible en estos casos de tráfico internacional en los que se precisa de actuaciones y registros relacionados entre sí pero que tienen lugar en distintos Estados.

Pero no podemos olvidar que el robo de vehículos no siempre se produce con la finalidad de sacar a éstos del país para véndenlos en otro lugar. De hecho, es casi igual de común el robo de automóviles como instrumento para perpetrar otros delitos como atracos o tráfico de drogas.

Este fenómeno se conoce en el Código Penal español como “robo y hurto de uso”, y se encuentra mucho menos castigado que el delito de robo como consecuencia de que el ladrón no adquiere para sí el vehículo con el fin de lucrarse, sino que lo utiliza y abandona siendo más fácil para su propietario la recuperación del automóvil.

La escasa gravedad de las penas para este delito de robo y hurto de uso es también uno de los aspectos más criticados sobre todo cuando se compara con la existente en otros países también europeos y cercanos a España como es Portugal, donde la pena impuesta como castigo a esta conducta supera con creces a la española.

Otro de los aspectos sobre los que llama la atención el robo de vehículos es en el número de delitos relacionados con el hecho, que no incluyen solo el robo, sino también delitos de falsedad y receptación necesarios para alcanzar el fin perseguido por el autor y que llevan también a la necesidad de blanquear las ganancias que con esta actividad se hayan podido producir.

En muchas ocasiones, la escasa entidad de las penas impuestas a los autores de alguno de estos hechos no solo se debe a las recogidas en el Código Penal o a la reducción de éstas tras llegar a un acuerdo el acusado y el Ministerio Fiscal, sino a la imposibilidad de atribuir todos los hechos antes mencionados a su presunto autor pues, en ocasiones, y aunque se tengan pruebas y se haya demostrado la participación de un sujeto en un robo, puede resultar difícil de probar su participación en la falsificación de los documentos o, aún más problemático, demostrar que el comprador del coche conocía el origen ilícito del vehículo, o lo desconocía adquiriéndolo de buena fe, la

posibilidad de probar este hecho permitirá acusar o no por un delito de receptación, pero en numerosas ocasiones resulta imposible.

Por último, debemos acabar haciendo alusión a quien se ve perjudicado principalmente por el robo de vehículos, que no son los Cuerpos y Fuerzas del Estado por no poder evitarlo o prevenirlo, ni las aseguradoras por las pérdidas que acaban afectando al conjunto de la economía y por tanto al resto de la población con subidas de cuotas en determinadas regiones, ni el propio Estado que ve menoscabada su fama por la producción y continuidad de estos hechos.

Son los ciudadanos, víctimas directas, los principales perjudicados por estos hechos. Son ellos los que se ven despojados de uno de los bienes más necesarios y que más les ha costado adquirir en su vida. Pero, sobre todo, porque hasta hace unos años, en la mayoría de ocasiones no conseguían recuperar sus automóviles, y los que a día de hoy no vuelven a ver su vehículo, no reciben ningún tipo de compensación económica al tener el seguro a terceros, o no tener seguro.

La situación económica de muchas familias no les permite asegurarse una mayor garantía en vista a que estos hechos ocurran, lo que hace que, de producirse esta situación, vean perder los diez, quince o veinte mil euros que invirtieron en un bien que tampoco ya podrán utilizar.

Pero debemos ir más allá y preguntarnos si realmente se está consiguiendo, en relación al tema de este trabajo, que el derecho penal cumpla su función de prevención de este tipo de conductas, y de protección del bien jurídico.

Si bien es cierto que la escasa gravedad de las penas establecidas para muchos supuestos no evite la comisión de un primer delito y requiera de cierta reiteración delictiva para cumplir la primera de las cuestiones referida a la prevención; no cabe duda del descenso en el robo de vehículos que se viene produciendo en los últimos años y que hace referencia a la segunda cuestión, referida esta vez a la protección del bien jurídico, de los ciudadanos.

Es por ello que debemos tener presente el continuo trabajo que el legislador ha venido realizando a través de las numerosas reformas, muchas veces criticadas, pero cuya única finalidad no ha sido otra paliar estas situaciones y ponerse al servicio del ciudadano.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- ARMENTA DEU, Teresa. *Lecciones de Derecho procesal penal*, Marcial Pons, Madrid, 2016.
- ARROYO DE LAS HERAS, Alfonso. *El hurto, el robo y hurto de uso de vehículos*. Aranzadi, Navarra, 1998.
- BACIGALUPO SAGESSE, Silvina. *Política criminal y blanqueo de capitales*. Marcel Pons, Madrid, 2009.
- BAJO FERNÁNDEZ, Miguel. *Política criminal y blanqueo de capitales*. Marcel Pons, Madrid, 2009.
- BARONA VILAR, Silvia. “El proceso para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos”, págs.: 561-567; *Derecho jurisdiccional III. Proceso penal*, (Montero Aroca, Juan; Dir.). Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- BENÍTEZ ORTUZAR, Ignacio Francisco. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (IV)”; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva, Lorenzo; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016.
- BLANCO CORDERO, Isidoro. *El delito de blanqueo de capitales*. Aranzadi, 2002.
- COLUMNNA HERRERA, Luis Miguel. *Conferencia sobre el Tráfico Ilícito de vehículos*. (Inédito). Rumanía, marzo de 2007.
- FABIÁN CAPARRÓS, Eduardo. *El delito de blanqueo de capitales*. Colex, 1998.
- FONTÁN TIRADO, Rafael. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico (I)”, pág.: 287; *Curso de Derecho penal. Parte especial*, (Vázquez González, Carlos; Dir.). Dykinson, Madrid, 2016.
- FERNÁNDEZ GAVILÁN, Francisco. *La delincuencia repunta por el robo de vehículos y el tráfico de droga*. En *Ideal.es*, 24/05/2016.
- GÓMEZ ALMENDRES, Alberto. *Un congreso para policías y guardias civiles abordará el robo y tráfico de vehículos*. En *diariosur.es*, 21/05/2017.
- GONZÁLEZ RUS, Juan José. *Los delitos de blanqueo de capitales*. Universidad de Córdoba, 1999.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. “La nueva regulación de los delitos de contrabando. Régimen jurídico tras la reforma de la LO 6/2011, de 30 de

junio”. En *Diario La Ley*, N° 7790, Sección Doctrina, 3 de febrero de 2012, Año XXXIII, Ref. D-51, Editorial LA LEY.

- HERNÁNDEZ COLLADO, María Ángeles. *Cinco detenidos por tráfico ilícito de vehículos robados*. En *Cadenaser.es*, 09/01/2017.
- LUZÓN CUESTA, José María. *Compendio de Derecho penal. Parte especial*. Dykinson, Madrid, noviembre, 2015.
- MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015.
- OLMEDO CARDENETE, Miguel. “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico”; *Sistema de Derecho penal. Parte especial*, (Morillas Cueva; Dir.) Dykinson, Madrid, 2016.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, Eusebio. *¿A dónde van a para los vehículos robados?* En *XYZ Diario*, 13/12/2015. Enlace web: <http://xyzdiario.com/andalucia/donde-van-parar-los-vehiculos-robados/>
- PÉREZ MANZANO, Mercedes. *Autoría y participación imprudente en el Código Penal de 1995*. Civitas, Madrid, 1999.
- QUINTERO OLIVARES, Gonzalo. *Comentarios a la parte especial del Derecho penal*. Aranzadi, Navarra, 2016.
- SUÁREZ LÓPEZ, José María. *El tratamiento penal del hurto y robo de uso de vehículos a motor*. Dykinson, Madrid, 2013.
- TOMÉ GARCÍA, José Antonio. *Procesos especiales por razón del objeto (I)*, Ramón Areces, Madrid, 2010.
- ZAFFARONI, Raúl Eugenio. *Derecho Penal: parte general*. Ediar, Buenos Aires, 1998.

JURISPRUDENCIA:

- Acuerdo de Pleno no jurisdiccional del Tribunal Supremo de 27 de marzo de 1998, (JUR 1998/18870).
- SAN 65/2007, de 31 de octubre, (JUR 2007/328722).
- SAN 19/2017, de 3 de mayo, (JUR 2017/118284).
- SAP de A Coruña 619/2015, de 27 de noviembre, (JUR 2015/304001).
- SAP de Burgos 440/2015, JUR (2015/303096).
- SAP de Cádiz 331/2008, de 21 de octubre, (JUR 2009/64975).
- SAP de León 477/2012, de 19 de julio, (ARP 2012/798).

- SAP de Vizcaya 169/2012, de 1 de marzo, (JUR 2012/188654).
- STS 1489/1997, de 9 de diciembre, (RJ 1997/8741).
- STS 1165/1999, de 16 de julio, (RJ 1999/6185).
- STS 630/2000, de 10 de abril, (RJ 2000/2690).
- STS 1282/2000, de 25 de septiembre, (RJ 2000/8084).
- STS 36/2001, de 17 de enero, (RJ 2001/18).
- STS 84/2010, de 18 de febrero, (RJ 2010/3500).
- STS 171/2013, de 6 de marzo, (RJ 2013/3958).
- STS 548/2014, de 27 de junio de 2014, (RJ 2014/3506).

INFORMES Y CONSULTAS:

- Anuario Estadístico del Ministerio del Interior, Secretaría de Estado de Interior, 2015.
- Anuario estadístico del Ministerio del Interior, Secretaria de Estado del Interior, 2017.
- Consulta 4/2006 Sobre calificación jurídico-penal de la interceptación en recintos aduaneros de puertos marítimos españoles de vehículos sustraídos en territorio de la Comunidad Europea con destino a países no comunitarios.
- Informe de 27 de febrero de la Guardia Civil sobre procedimientos en la lucha contra el robo de vehículos.

ENLACES WEB:

- <http://www.autofacil.es>
- <http://www.elmundo.es>
- <http://www.guiasjuridicas.es/contrabando>
- <http://www.guiasjuridicas.es/roboyhurtodeusodevehiculos>
- <http://www.interviu.es/reportajes/articulos>
- <http://portaley.com/2013/06/el-delito-de-robo-y-hurto-de-uso-de-vehiculos/>
- <https://www.investigacioncriminal.info/2014/02/06/el-delito-de-contrabando-normativa-actual/>
- <https://www.interpol.int/es/Centro-de-prensa/Noticias/2016/N2016-162>
- <https://www.patrulleros.com/articulos/61-policiales13/4882-notas-sobre-los-juicios-rapidos-en-materia-de-trafico>

CUERPOS LEGALES:

- Código Aduanero Comunitario (CAC) (LA LEY 4481/1992).
- Código Penal de 1973, Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre.
- Código Penal de 1995. LO 10/1995, de 23 de noviembre.
- Código Penal LO 10/1995, de 23 de noviembre, reformada por la LO 13/2015, de 5 de octubre, y L 41/2015, de 5 de octubre.
- Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos «TIR», de 14 de noviembre de 1975 (Convenio TIR de 1975).
- Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Libro 4 sobre los Procedimientos especiales, Título 3, del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.
- LO 12/1995, de 12 de diciembre, reformada por la LO 6/2011, de 30 de junio.
- Reglamento (CEE) núm. 2913/1992, del Consejo, de 12 de octubre.
- Reglamento (CE) número 450/2008, de 23 de abril, del Parlamento Europeo y del Consejo.